ANNO XL - N. 5 COPIE 180.000 MAGGIO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

dolori?
I minuti sembrano interminabili e insopportabili, quando un dolore di testa provocato da fatica eccessiva o da qualsiasi altra causa ci tormenta senza tregua.
Occorre allora prendere il GARDAN, autentica conquista della moderna Medicina!
BAYER
GARDAN
li vince!
Fatevi visitare dal vostro Medico

Pasta dentifricia
Odol
PASTA
PASTA

ALI NEL CIELO

Il traffico aereo italiano nel 1933.

Le statistiche del traffico aereo italiano per l'intera annata 1933, costituiscono la migliore documentazione dello sviluppo raggiunto dalla nostra organizzazione aeronautica nel campo commerciale.

Riportiamo qui di seguito le varie cifre.

Sviluppo della rete. – Lo sviluppo complessivo della rete è stato di km. 17.964 e precisamente: 1) Portorose-Trieste-Venezia, km. 133; 2) Portorose-Trieste-Zara-Lagosta-Brindisi, km. 1027; 3) Fiume-Venezia, km. 225; 4) Ancona-Zara, km. 170; 5) Roma-Genova e 6) Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona, km. 1190; 7) Roma-Napoli-Palermo e 8) Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli, km. 1560; 9) Brindisi-Atene-Istanbul e 10) Brindisi-Atene-Rodi, km. 1922; 11) Roma-Firenze-Venezia, km. 510; 12) Roma-Venezia, km. 510; 13) Venezia-Vienna, km. 520; 14) Venezia-Monaco di Baviera, km. 374; 15) Monaco di Baviera-Berlino, km. 510; 16) Roma-Cagliari-Tunisi, km. 777; 17) Roma-Tunisi, km. 690; 18) Palermo-Tunisi, km. 350; 19) Roma-Bari-Brindisi-Tirana, km. 740; 20) Roma-Pescara, km. 170; 21) Venezia-Ancona-Bari-Brindisi, km. 775; 22) Tirana-Salonicco, km. 345; 23) Roma-Milano, km. 520; 24) Milano-Torino, km. 140; 25) Milano-Zurigo, km. 245; 26) Milano-Monaco di Baviera (linea diretta), km. 460; 27) Milano-Trento-Monaco di Baviera (linea turistica), km. 460; 28) Milano-Rimini, km. 330; 29) Milano-Verona-Padova-Venezia (servizio merci), km. 248; 30) Genova-San Remo, km. 125; 31) Rete albanese, km. 562; Rete della Libia, km. 2376.

Attività complessiva sulle linee aeree. – Sono stati percorsi km. 4.762.488 in 28.857 ore di volo.

Traffico effettivo. – Il traffico effettivo risulta: *passeggeri* N. 43.068, dei quali 37.114 paganti e 5954 per servizio; *posta e giornali*, kg. 301.557.147, costituiti da kg. 49.041.077 di corrispondenza e pacchi postali, da chilogrammi 13.847.070 di corrispondenza di servizio e da kg. 238.669 di giornali; *bagagli*, kg. 565.278, costituiti da kg. 454.267 di bagagli dei passeggeri e di kg. 111.011 di bagagli degli equipaggi; *merci*, kg. 188.723 costituiti di kg. 75.655 trasportate a pagamento e di kg. 114.068 trasportate per servizio.

Il traffico chilometrico è risultato: passeggeri-chilometro, N. 17.400.704; posta e giornali, kg.-km. 134.494.938; bagagli, kg.-chilometri 254.018.175; merci, kg.-km. 82.343.296.

Considerato per linea il maggior traffico effettivo di passeggeri è stato registrato sulla Roma-Napoli-Palermo con 3755 persone. Seguono: la Roma-Cagliari-Tunisi con 3741; la Portorose-Zara-Làgosta-Brindisi con 3453 e la Roma-Milano con 3235.

Il maggior traffico chilometrico di passeggeri è stato registrato sulle linee: Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli con 2.019.445 passeggeri-chilometro; Roma-Cagliari-Tunisi con 1.682.200; Roma-Napoli-Palermo con 1.307.895.

Il Circuito aereo delle Palme.

L'aviazione da turismo italiana — che già ha registrato un'intensa attività, che ha avuto brillanti vittorie e grandi affermazioni — va diffondendosi anche nelle Colonie italiane. Ad accelerare lo sviluppo del turismo aereo coloniale contribuirà certamente la grande gara indetta dall'Aero Club di Tripoli e cioè il «Circuito delle Palme».

Alla gara che si svolgerà nei giorni 16, 17 e 18 maggio 1934 parteciperanno apparecchi nazionali da turismo della prima e seconda categoria.

Il circuito si svolgerà su un percorso di 1463 chilometri, in tre tappe giornaliere successive.

1ª *Tappa* – La prima tappa Tripoli-Gadàmes di km. 553 si inizierà dall'aeroporto della Mellaha con scali ad Azizia, Nalut, Sinauen e Derg.

2ª *Tappa* – La seconda tappa Gadames-Homs di km. 615 con scali obbligatori a Derg, Sinauen, Nalut, Garian, Tarhuna.

3ª *Tappa* – La terza tappa Homs-Tripoli di km. 315 comporterà scali a Zliten, Misurata e Tarhuna.

I premi in denaro sono di oltre 24.000 lire, oltre un cospicuo numero di coppe e trofei offerti dagli enti coloniali. Un premio particolare di 5000 lire e una grande medaglia d'oro saranno assegnati all'aviatrice che si classificherà prima della sua categoria.

Corsi premilitari di pilotaggio aereo.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per l'ammissione ai corsi premilitari di pilotaggio aereo che si svolgeranno nelle seguenti località: Torino - Mondovì - Vercelli - Cameri - Novi Ligure - Milano - Como - Bergamo - Brescia - Bolzano - Trieste - Merna (Gorizia) - Padova - Vicenza - Verona - Udine Genova - Sarzana - Bologna - Modena - Parma - Ferrara - Ravenna - Rimini - Firenze - Pisa - Grosseto - Arezzo - Lucca - Siena - Ancona - Foligno - Roma - Pescara - Napoli - Bari - Foggia - Brindisi - Palermo - Catania - Trapani Elmas (Cagliari).

A tali concorsi possono partecipare i giovani i quali abbiano al 1° maggio 1934 compiuto il 17° anno di età e non superato il 19° se muniti di licenza di una regia scuola media di grado inferiore, oppure abbiano compiuto alla data suddetta il 17° anno di età e non superato il 24° se muniti di licenza di regia scuola media di grado superiore, purchè abbiano ottenuto il ritardo nella prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legali motivi; siano iscritti alle Organizzazioni Giovanili Fasciste; siano celibi o vedovi senza prole; abbiano il consenso, se minorenni, di chi esercita la patria potestà; posseggano l'idoneità psicofisiologica.

I giovani che conseguiranno il brevetto di pilota premilitare, all'atto della loro presentazione alle armi per soddisfare agli obblighi di leva, verranno incorporati nella R. Aeronautica col grado di sottotenente di complemento se provvisti di licenza di scuola media superiore, oppure col grado di sergente se provvisti di licenza di scuola media inferiore.

La legge sullo stato giuridico della Gente dell'Aria.

La recente legge che stabilisce lo stato giuridico della Gente dell'Aria, considera come gente dell'aria le seguenti due categorie di personale: la prima comprende: *a*) il personale destinato al comando ed al pilotaggio degli aeromobili, esclusi i proprietari piloti di aeromobili da turismo; *b*) il personale addetto agli apparati motori ed agli altri macchinari di bordo; *c*) il personale addetto ai servizi complementari di bordo. La seconda comprende: *a*) il personale tecnico direttivo dei cantieri e delle officine aeronautiche; *b*) i capiscalo; *c*) il personale non navigante delle linee aeree, il personale delle linee civili, dei campi scuola e di collaudo.

I gradi del personale aeronautico sono i seguenti: 1° comandante superiore; 2° comandante; 3° ufficiale di rotta di 1ª classe; 4° ufficiale di rotta di 2ª classe; 5° pilota; 6° radiotelegrafista; 7° primo motorista di volo; 8° secondo motorista di volo; 9° aggiunto radiotelegrafista. Sono anche compresi nel personale di comando e di pilotaggio i collaudatori di aeromobili ed i piloti istruttori.

I requisiti per conseguire i gradi del personale aeronautico sono:

1° per il Comandante superiore: età non inferiore a 25 anni; brevetto e licenza di 3° grado per piloti di velivolo e di prima classe per i piloti di dirigibile; brevetto di ufficiale di rotta di prima classe; aver compiuto almeno 250.000 chilometri di volo come pilota comandante su una linea aerea regolare ed almeno un anno di servizio in tale qualità, ovvero altrettanti chilometri di volo come pilota militare;

2° per Comandante: età non inferiore a 23 anni, brevetto e licenza di terzo grado per i piloti di velivolo e di prima classe per i piloti di dirigibile; brevetto di ufficiale di rotta; aver compiuto almeno 120.000 chilometri di volo su una linea aerea regolare come pilota, ovvero altrettanti chilometri di volo come pilota militare;

3° per Ufficiale di rotta di prima classe e seconda classe: età 21 anni; brevetto e licenza di ufficiale di rotta di prima e rispettivamente di seconda classe;

4° per Pilota: età 21 anni; brevetto e licenza di pilota di 3° grado per piloti di velivolo e di seconda classe per piloti di dirigibile;

5° per Radiotelegrafista: età 21 anni; brevetto di radiotelegrafista di aeromobile di prima classe;

6° per Primo motorista di volo; età 21 anni; brevetto di motorista di aeromobile; aver compiuto 25.000 chilometri di volo su linea aerea regolare;

7° per Secondo motorista di volo: età 21 anni; brevetto di motorista di aeromobile;

8° per Aggiunto radiotelegrafista: età 21 anni; brevetto di radiotelegrafista di aeromobile di seconda classe.

Il collaudatore di aeromobile deve essere provvisto del brevetto di terzo grado e della licenza di seconda classe per il collaudo dei velivoli o del brevetto di prima classe e della relativa licenza per il collaudo dei dirigibili.

Il pilota istruttore deve possedere i requisiti prescritti per il pilota e deve avere inoltre compiuto almeno 100 ore di volo dopo aver conseguito il brevetto.

Tassa di approdo sugli aeromobili che giungono in Tripolitania.

Con recente decreto S. E. Balbo ha disposto che tutti gli aeromobili privati nazionali e stranieri che atterreranno negli aeroporti della Tripolitania, vengano sottoposti al pagamento della tassa di approdo, partenza e ricovero stabiliti dal regolamento per la navigazione aerea approvato con R. Decreto 11 gennaio 1925.

L'attività aerea francese nel 1933.

Secondo statistiche pubblicate in Francia, l'attività aerea dell'aviazione militare e civile della nazione, per l'anno 1933, è rappresentata dalle seguenti cifre:

	Ore di volo o chilometri	Incidenti N.-ore di volo o N -chilometri
Aviazione militare:		
Terrestre	ore 300.000	1-7500 (ore)
Marittima	ore 45.000	1-3750 (ore)
	ore 345.000	—
Aviazione civile:		
Commerciale	km. 9.500.000	1-1.900.000 (km.)
Privata	ore 90.000	1-4.700 (ore)

La «Coppa del Re» del R. Aero Club d'Inghilterra.

Anche quest'anno — secondo gli annunzi dati dal R. Aero Club d'Inghilterra — si effettuerà la nota gara nazionale denominata «Coppa del Re», aperta a tutti gli apparecchi civili di costruzione inglese.

La gara verrà svolta nei giorni 13 e 14 luglio. Essa comprenderà quattro gironi di cui i primi due, della lunghezza di 250 miglia

ciascuno, costituiranno delle eliminatorie; il terzo, della lunghezza di 200 miglia, servirà come semi-finale; il quarto, della lunghezza di 100 miglia, costituirà la finale della gara.

Per la celerità del traffico sulle linee imperiali britanniche.

Ulteriori aumenti di velocità sulle aviolinee dell'Impero britannico: linea del Sud-Africa e linea delle Indie, sono in corso di attuazione da parte della società Imperial Airways.

Il percorso Londra-Città del Capo sarà compiuto in nove giorni invece di dieci. La riduzione è dovuta al fatto che il percorso attraverso il Mediterraneo, via Brindisi, sarà coperto in un giorno.

Sul percorso delle Indie una giornata sarà guadagnata egualmente per il viaggio attraverso il Mediterraneo; sarà inoltre abolita la sosta notturna ad Atene. Il viaggio complessivo sarà compiuto non più in sei giorni ma in cinque fino alle Indie; il percorso per Singapore — continuazione del servizio delle Indie — sarà effettuato in otto giorni anzichè in nove e mezzo.

Nuovi tipi d'aeroplani nell'aviazione svizzera.

Sulla nuova linea rapida Zurigo-Berlino, la « Swissair » metterà in esercizio, a datare dal 1° maggio, un nuovo grosso aeroplano americano tipo « Curtiss-Condor » la cui velocità media oraria è di km. 240 circa. L'aeroplano è munito di due motori, di un carrello ritirabile, e di una cabina ben isolata e dotata di tutte le comodità, che offre posto a 15 passeggeri. La Società aerea della Svizzera orientale St. Gallo-Altenrhein ha inoltre deciso di acquistare dalla nota fabbrica inglese d'aeroplani da crociera De Havilland « Dragon » un apparecchio per la linea St. Gallo-Zurigo-Berna. Pure questo apparecchio bimotore ha una velocità oraria di 225 km. e può trasportare 6 passeggeri.

I bilanci aeronautici dell'Inghilterra e della Francia.

Il progetto di bilancio per l'aeronautica inglese per l'esercizio 1934-35 prevede uno stanziamento di Lst. 17.561.000. Aggiungendo a questa cifra le somme destinate all'aeronautica marittima ed i crediti a carico di altri ministeri per spese inerenti all'aviazione, si ha un totale complessivo di bilancio a disposizione del Ministero dell'Aria di Lire sterline 20.165.600.

Il Ministro dell'Aria inglese nel rapporto relativo al bilancio stesso ha dichiarato non esser di alcuna possibilità di riduzione su detti crediti e che occorre attendersi, per l'avvenire, come inevitabili, altri aumenti.

Il bilancio dell'aeronautica francese stabilito nella cifra di 1.654.000.000 di franchi, per disposizioni contenute sulla legge del bi-

lancio generale per il 1934, viene ad essere aumentato di 473.000.000 di franchi (tutti destinati a costruzioni aeronautiche). Inoltre il Ministro dell'Aria è autorizzato a impegnare oltre i crediti concessigli un'ulteriore cifra di 90.000.000 di franchi per lo sviluppo degli studi e delle esperienze aeronautiche.

In conclusione per l'anno 1934 sono a disposizione dell'aeronautica francese oltre 2.200.000.000 di franchi.

Il bilancio dell'Aria inglese, calcolato in franchi, ammonta a 1.561.000.000

Con sì fatti formidabili stanziamenti le due principali aeronautiche di Europa risolvono la questione del disarmo.

Un nuovo grande velivolo commerciale « rapido ».

Dopo le realizzazioni dei piccoli apparecchi commerciali « rapidi » destinati essenzialmente al trasporto dei corrieri postali, assistiamo — sempre nel campo commerciale — ad una accentuazione della ricerca della velocità anche per i grandi apparecchi da trasporto.

Un esempio è dato dalla costruzione del monoplano commerciale «Douglas DC. 2» costruito, su licenza, dalla casa Fokker di Amsterdam.

Il « Douglas DC. 2 » è un grande monoplano, bimotore, capace di trasportare 14 passeggeri oltre 650 chilogrammi tra bagaglio e merce, alla velocità di crociera di 300-310 chilometri-ora.

Lo stesso apparecchio può raggiungere velocità massime dell'ordine di 325 chilometri-ora alla quota di m. 2000.

Qui di seguito si riportano le caratteristiche del velivolo equipaggiato con due motori Wright Cyclon da 650 CV.:

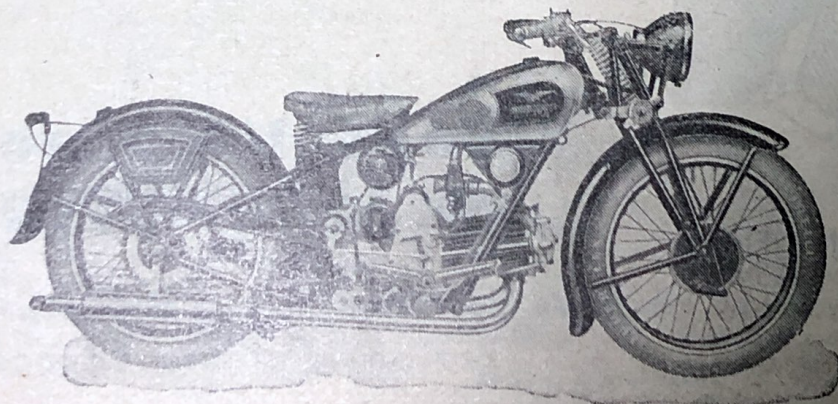
dimensioni:

apertura alare	m.	25,9
lunghezza	»	18,9
altezza	»	5 –
superficie portante	mq.	87,5

pesi:

peso a vuoto (con equipaggiamento)	kg.	5530
carico utile totale	»	2670
peso totale	kg.	8200
carico in	kg.-mq.	93
carico in	kg.-CV.	5,85

Motore a due tempi Diesel-Salmson.

La fabbrica francese di motori Salmson attende attualmente alla elaborazione di un motore ad olio pesante a due tempi, a stella, secondo disegno di Szydlowski. Questo motore è caratterizzato da un doppio cilindro con una camera di combustione comune; un pistone del doppio cilindro sopravanza l'altro di 30-40°. Carico e scarico del motore hanno luogo mediante un compressore centrifugo.

Nuovo tipo di aeroplano leggero.

Sono state effettuate in Inghilterra le prime prove di un nuovo monoplano leggero *Percival*, il quale benchè munito di un motore di soli 160 cavalli ha raggiunto una velocità uguale a quella degli apparecchi da caccia della Royal Air Force avendo infatti mantenuto anche in condizioni atmosferiche assai avverse, una velocità di 200 miglia all'ora pari a 322 chilometri. L'apparecchio ha forma poco comune. La coda ed il timone scompaiono nella parte poppiera della fusoliera; il posto del pilota è completamente coperto ed è situato molto indietro lungo la fusoliera. L'ala monoplana, bassa, è assai stretta; infatti essa misura m. 7,30. La lunghezza totale del velivolo è appena di m. 5,50 circa. L'apparecchio è costruito interamente in legno.

IL NUOVO AEROPLANO LEGGERO « PERCIVAL » CHE RAGGIUNGE UNA VELOCITÀ DI VOLO DI 350 CHILOMETRI ORARI, CON UN MOTORE DI SOLI 160 HP.

Sviluppi dell'aviazione civile in Germania.

I recenti provvedimenti del Governo nazional-socialista a favore dell'aviazione hanno già portato frutti evidenti e sostanziali. Uno dei centri aviatori dove più particolarmente il nuovo slancio dell'aviazione commerciale tedesca si è reso palese è l'aeroporto di Colonia, Butzweiler Hof, nodo importantissimo delle grandi linee internazionali che conducono a Berlino, a Bruxelles, a Parigi, a Londra e viceversa. Già dall'estate dell'anno passato era stato notato l'inizio di un movimento ascensionale spiccatissimo non soltanto nel traffico passeggeri ma anche nel traffico merci e posta. L'aumento di passeggeri passati per l'aeroporto di Colonia, fu durante il 1933, superiore in media del 16 % a quello dell'anno precedente. In alcuni mesi questa cifra salì sino al 100 % rispetto all'anno precedente, come per esempio per il mese di giugno 1933.

La statistica del corriere postale segna un aumento assai più grande. Nel maggio si ebbe un aumento del 100 % rispetto all'anno precedente; nel giugno si ebbe un aumento del 300 % (da kg. 2816 a 9032); nel luglio un aumento del 260 % e nell'agosto e settembre aumenti anche superiori sino ad essere triplicati e quadruplicati. Aumenti minori e cioè intorno al 30 % si ebbero nel traffico pacchi e merci.

Un nuovo aeroplano autostabile.

Un interessante aeroplano autostabile è rappresentato dalla recente realizzazione della Società francese Farman.

L'aeroplano denominato «F. 1.020» è un monoplano ad ala alta a tutto sbalzo, a contorno semi-circolare con bordo d'attacco rettilineo. Il bordo di uscita dell'ala si divide in 4 alette, 2 da ogni parte della fusoliera. Le alette estreme agiscono come alettoni, quelle interne come stabilizzatori.

Le caratteristiche dell'«F. 1.020» sono:

apertura	m.	7,2
lunghezza	»	8,15
altezza	»	2,22
superficie portante	mq.	30,5

In seguito ai risultati favorevoli delle prove, lo studio di questo tipo sarà proseguito.

POSTE · TELEGRAFI

Uffici telegrafici delle Colonie italiane.

Agli effetti dell'invio dei telegrammi per località delle Colonie italiane, si riporta un elenco aggiornato delle predette località provviste di telegrafo, di telefono o di stazione radiotelegrafica ovvero radiogoniometrica, autorizzati al traffico telegrafico, sia interno che internazionale.

Cirenaica.

Agedabia	T. R.	Gialo	R.
Ain Gazala	R.	Giarabub	R.
Amseat	R.	Marada	R.
Apollonia	T.	Marsa Brega	R.
Auenat	R.	Mechili	R.
Barce	T.	Porto Bardia	T. R.
Bengasi	T.t.R.	Regima	t.
Bersea	T. t.	Sahabi	R.
Bir Scegga	R.	Sidi Chalifa	R.
Cirene	T.	Soluch	T.
Cufra	R.	Tazerbo	R.
Derna	T. R.	Tobruch	T. R.
El Abiar	T.	Tocra	t.
El Agheila	R.	Tolmeta	t.
Gasr el Ebia	t.	Zuetina	t.

Tripolitania.

Auenat	R.	Murzuch (aggregato all'ufficio di Sebha)	T. t.
Azizia	T. t.		
Beni Ulid	t.		
Bir Gheddahia	R.	Nalut	R.
Brak	R.	Nufilia	R.
Buerat el Hsum	R.	Sabratha Vulpia	T.
Bu-Ngem	R.	Sciueref	R.
Castelbenito	T. t.	Sebha	R.
Cussabat	T.	Sinauen	R.
Derg	R.	Sirte	R.
Fornaci	T. t.	Sliten	R.
Gadames	R.	Sorman	T. t.
Garabiul	T.	Suani Ben Adem	T. t.
Garian	R.	Suk el Giumaa	T. t.
Ghat	R.	Tagiura	T. t.
Gheriat	R.	Tarhuna	T.
Giado	R.	Tegerri	R.
Harscia	T.	Tgutta	R.
Hedri	R.	Trik el Gefara	R.
Homs	T.	Tripoli	T.t.R.
Hon	R.	Ubari	R.
Jefren	R.	Um el Araneb	R.
Mellaha	T. t.	Zanzur	T. t.
Mellaha Aviaz.	R.	Zauia	T. t.
Mellita	T. t.	Zuara Città	T. t.
Mizda	R.	Zuara Marina	T. t.
Misurata Città	R.		

DUE TESSUTI DI MARCA SUPERIORE PER VESTITI DI QUALITÀ

Per la confezione dei vostri abiti di maggior riguardo pretendete che la stoffa impiegata porti intessuto sulla cimossa il nome "Polo,,. Vi assicurerete così un abito impeccabile e di lunga durata perchè il tessuto "Polo,, ordito con lana di primissima qualità, robusto e perfetto, oltre donare proprietà ed eleganza a chi lo veste, è inattaccabile dalle tarme e si conserva perfetto in tutte le stagioni. Per i vestiti di fantasia esigete invece il tessuto "Marzotto,, la cui ricchissima gamma di disegni e colori modernissimi può soddisfare tutte le vostre particolari esigenze ed è garantito di assoluta qualità superiore.

LANIFICIO V. E. MARZOTTO • VALDAGNO

Eritrea.

Adi Cahieh .... T. t.
Adi Quala .... T. t.
Adi Ugri .... T. t.
Agordat .... T. t.
Asmara .... T. t. R.
Assab .... R.
Barentù .... t.
Cheren .... T. t.
Decamerè .... t.
Elaberet .... t.
Ghinda .... t.
Massaua .... T. t. R.
Nacfa .... t.
Nefasit .... t.
Om Ager .... T. t.
Sabderat .... T.
Saganeiti .... T. t.
Tessenei .... T. t.
Thiò .... R.

Somalia.

Afgoi .... R.
Afmadù .... R.
Alessandra .... R.
Alula .... R.
Alula .... R. rg.
Baidoa .... R.
Bardera .... R.
Belet Uèn .... R.
Bender Cassim ..... R.
Brava .... R.
Buloburti .... R.
Chisimaio .... R.
Dante .... R.
Ehil .... R.
El Bur .... R.
Faro F. Crispi ...... R. rg.
Itala .... R.
Lugh Ferrandi ...... R.
Merca .... R.
Mogadiscio .... R. t.
Obbia .... R.
Oddur .... R.
Rocca Littorio ...... R.
Uegit .... R.
Villaggio Duca Abruzzi R. t.
Vittorio d'Africa .... R. t.

Leggenda: T. = telegrafico; R. = radiotelegrafico;
t. = telefonico; rg. = radiogoniometrico.

Stazioni ferroviarie disabilitate dal servizio telegrafico.

Le seguenti stazioni delle Ferrovie dello Stato *non* disimpegnano più servizio telegrafico pubblico:

Altavilla Irpina, Anticoli Roviano, Ardara, Balzola Castelrosso, Borgo Valsugana, Caldonazzo, Calvisano, Canterano, Castello di Godego, Cervara, Chianche Ceppaloni, Fontanetto Po, Grigno, Levico, Maerne, Marano-Agosto, Morano Po, Noale, Palazzolo Vercellese, Palvareto, Pergine, Piombino d'Else, Ploaghe, Prato Pratola, Remedello Sopra, Remedello Sotto, Rocca Canterano, Roncegno, S. Benigno al Grana, Scala di Giocca, Scalenghe, Strigno, Subiaco, Tissi-Unini, Torrile S. Polo, Tufo, Verolengo, Vignone, Villafalletto, Villafranca Piemonte, Villarzano, Visano.

Francobolli celebrativi del Decennale dell'annessione di Fiume.

Per la celebrazione del 1° Decennale dell'annessione di Fiume all'Italia sono stati emessi speciali francobolli commemorativi.

La serie, in vendita presso tutti gli Uffici Postali, si compone dei seguenti 15 tipi:

a) da 0,10, 0,20, 0,50, 1,25, 1,75 (+ L. 1 di sopraprezzo), 2,55 (+ L. 2 di sopraprezzo), 2,75 (+ L. 2,50 di sopraprezzo): per la francatura delle corrispondenze e pel pagamento delle tasse di raccomandazione e assicurazione;

b) da 0,25, 0,50, 0,75, L. 1 (+ L. 0,50 di sopraprezzo); L. 2 (+ L. 1,50 di sopraprezzo); L. 3 (+ L. 2 di sopraprezzo): per la sopratassa speciale di trasporto aereo;

c) da L. 2,25 (+ L. 1,25 di sopraprezzo), L. 4,50 (+ L. 2 di sopraprezzo): pel pagamento globale della tassa minima di affrancatura delle lettere, del diritto di recapito per espresso e della sopratassa speciale di trasporto aereo.

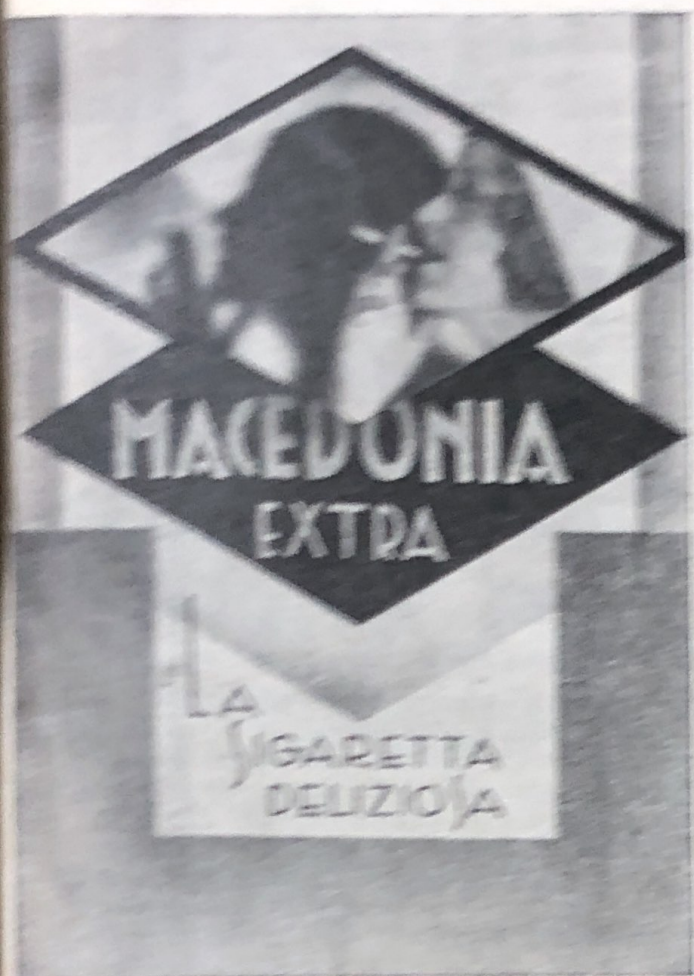
L'importo del sopraprezzo è destinato a favore della « Fondazione Città di Fiume » per le Colonie Infantili Fasciste Marine e Montane, eppertanto i predetti francobolli celebrativi gravati di sopraprezzo hanno valore soltanto pel prezzo base e non sono ammessi al cambio.

Prolungamento di validità dei francobolli commemorativi dell'Anno Santo.

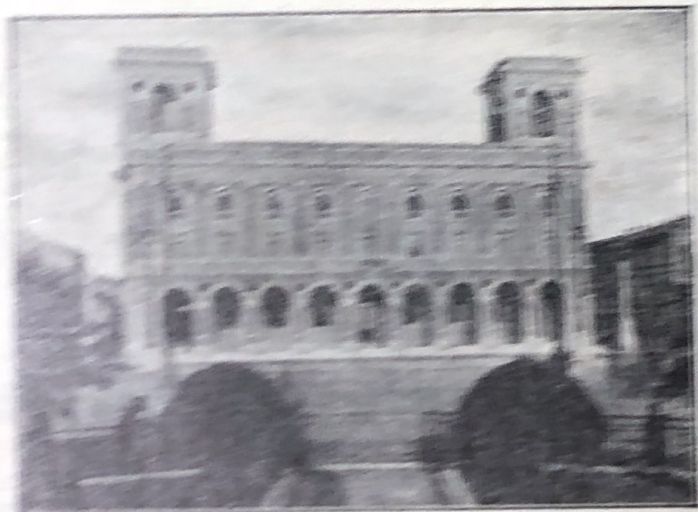
Con la chiusura dell'Anno Santo, avvenuta il giorno 2 aprile u. s., è cessata la vendita dei relativi francobolli commemorativi, giusta il disposto dell'art. 2 del R. Decreto 21 luglio 1933-XI.

La loro validità cessa però solamente col 2 giugno p. v., eppertanto essi possono essere utilizzati fino a quel giorno per l'affrancatura delle corrispondenze.

Telegrammi privati per il Nicaragua.

I telegrammi privati per *Nicaragua* sono sottoposti a censura del Paese di destinazione, e vengono perciò accettati a rischio dei mittenti.

SOC. ANONIMA

SMALTERIA e METALLURGICA VENETA

BASSANO DEL GRAPPA

Palazzo delle Regie Poste di Forlì — Architetto: S. E. Cesare Bazzani — Accademico d'Italia — Ditta Installatrice: Caligaris & Piacenza — Torino

MILANO
Piazza Cavour, 5

ROMA
Via Fontanella di Borghese, 27-29-31

I radiatori d'acciaio

"ÆQUATOR"

sono da preferirsi a tutti gli altri tipi perchè

rendono molto
durano sempre
sono leggeri ed infrangibili.

Affinchè l'installazione possa essere razionale e contemporaneamente sia estetica ai locali da riscaldare, i radiatori d'acciaio

"ÆQUATOR"

vengono costruiti in numerosi modelli, sia a colonne che a plastico, e tutti di fattura moderna ed elegante.

CHIEDERE CATALOGHI

Nuove disposizioni e tariffe telegrafiche.

Il servizio speciale dell'urgenza (D) con le *Isole Figi* è ammesso solo nelle relazioni con l'Ufficio di Suva.

Non sono più ammessi i telegrammi differiti per i seguenti uffici dell'*Oceania:* Milford, (New Zealand,) Portland (New Zealand), Puysegur Point e Stephens Island.

E' consentito il linguaggio convenuto e cifrato nei telegrammi diretti ai seguenti uffici (isole Samoa-Oceania): Aleipata, Fagamalo e Tuasivi, via Italcable, Cial e Western Union, lire-oro 2,598 per parola, via Eastern 2,775; Salailna 2,775 per tutte le vie esistenti.

Non sono più ammessi i telegrammi differiti con le isole Willis.

Indie britanniche, Nepal. – Sono ammessi i telegrammi ordinari CDE e differiti per le località del Nepal (paese a nord delle Indie britanniche) per le vie, con le tasse e alle condizioni vigenti per le Indie britanniche.

Transgiordania. – E' ammesso il servizio speciale del recapitabile aperto (ouvert) mentre non è più consentito quello dell'espresso semplice. Per i telegrammi di stampa diretti in detto paese sono ammesse anche le lingue tedesca e turca.

Zanzibar, Pemba. – Le tasse per i telegrammi via Eastern sono variate in lire-oro 2,99 per parola per i telegrammi ordinari; 1,794 per i telegrammi CDE, e 1,495 per i telegrammi differiti.

Haiti. – Sono ammessi i telegrammi urgenti (D) e i telegrammi di stampa urgenti (D Presse).

Bolivia. – Le lettere-telegrammi NLT non proseguono più per posta oltre La Paz, ma sono trasmessi per via elettrica in tutto il percorso. Tassa per parola lire-oro 1,535.

Uruguay e Brasile. – Sono ammessi i telegrammi di stampa urgenti (D Presse).

Australia (Federazione). – Sono ammessi i telegrammi col servizio speciale dell'espresso semplice e i telegrammi di stampa urgenti (D Presse).

Rotuna (Oceania). – Sono ammessi i telegrammi redatti in linguaggio convenuto e cifrato (tassa per parola per i telegrammi CDE 2,394 lire-oro), e i telegrammi differiti a metà tariffa ordinaria.

Facilitazioni per l'affrancatura postale delle cartoline a stampa con sottolineature usate dalle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.

Le cartoline stampate, che le Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo inviano, per diffondere notizie relative alle condizioni della neve, della temperatura e del tempo, possono avere corso con l'affrancatura delle stampe (centesimi 10) se recano le sole sottolineature.

Se recano invece aggiunte manoscritte, ad esempio: l'indicazione del grado della temperatura, altezza della neve, ecc., tali cartoline devono essere affrancate con 30 centesimi, come cartoline con corrispondenza.

Tasse di recapito dei telegrammi per espresso.

Ai telegrammi che, pur non portando l'indicazione esplicita di «*espresso*» o di XP, debbono essere recapitati con tassa di percorrenza a carico dei destinatari per il fatto che l'abitazione di questi trovasi al di là del limite stabilito per il recapito gratuito, vengono applicate le seguenti sopratasse di recapito calcolate in base ai chilometri e frazione di chilometro:

Km.	L.	Km.	L.
½	0,25	5 ½	2,90
1	0,50	6	3,15
1 ½	0,80	6 ½	3,45
2	1,05	7	3,70
2 ½	1,30	7 ½	3,95
3	1,60	8	4,20
3 ½	1,85	8 ½	4,50
4	2,10	9	4,75
4 ½	2,35	9 ½	5 —
5	2,65	10	5,30

L'importo delle predette sopratasse va corrisposto al messo o fattorino incaricato del recapito.

ARTURO SEYFARTH

Bad Köstritz 39 (Thür.) Germania

Allevamento cani di razza

Ditta più anziana di questo ramo in Germania (fondata nel 1864).

CANI D'OGNI RAZZA

da guardia, da difesa, di lusso e da caccia.

Spedizione colle più ampie garanzie in tutte le parti del mondo. Nuovo album di lusso illustrato con distinta dei prezzi in tutte le lingue L. 10. — Nuovo catalogo italiano illustrato con listino dei prezzi L. 5 (in francobolli italiani).

Mimosa

EXTREMA - FILM

ora 26° Sch. sensibilità effettiva.

Malgrado la sensibilità raddoppiata, la grana è ancora più fine di prima!

Confezioni veramente pratiche:

Per Rollfilm 4 × 6,5 6 × 9 e 6,5 × 11 cm.

LA SPOLA DOPPIA MIMOSA

Per apparecchi di piccolo formato:

I CARICATORI e ROTOLI:

i rotoli da 6 m., 9,60 m., 12 m., e 16 m. preparati con divisioni si forniscono adesso nella nuova confezione molto pratica, cioè

l'IMBALLO a TIRAGGIO

Nessun noioso togliere e rimettere del film nella scatola. Nessun aumento di prezzo.

Mimosa A.G. Dresden 21

Chiedete listino nuovo BM 68

Solo l'apparecchio perfetto può dare le più belle fotografie!

Rolleiflex

L'Apparecchio automatico

Rolleicord

Il Record della fotografia

FRANKE & HEIDECKE · BRAUNSCHWEIG

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede*: L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1934-XII

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che giunga in tempo utile, ossia entro il 31 Luglio 1934.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1933 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1934, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1933.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1933 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicati nella* Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1934-XII, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 3, Maggio 1934-XII.*

NB. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	**Consiglieri proposti pel triennio 1934 - 1935 - 1936:**
1. **Badini** Dott. Gr. Uff. **Mario.**	1. ____________
2. **Bognetti** Prof. Gr. Uff. **Giovanni.**	2. ____________
3. **Gorla** Dott. Ing. Gr. Uff. **Giuseppe.**	3. ____________
4. **Johnson** Comm. **Federico.**	4. ____________
5. **Moro** Rag. Comm. **Piero.**	5. ____________
Consiglieri nominati interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 20 dello Statuto, e rieleggibili:	
1. **S. E. De Capitani d'Arzago** Sen. Marchese Avv. **Giuseppe.**	1. ____________
2. **S. E. Raimondi** Sen. Avv. Cav. di Gr. Cr. **Antonio.**	2. ____________
3. **S. E. Bianchi** Prof. **Emilio,** Accad. d'Italia.	3. ____________
4. **Desio** Prof. Dott. **Ardito.**	4. ____________
Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	**Sindaci proposti per l'esercizio 1934:**
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ____________
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ____________
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ____________

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c) e) f)*

Affrancare
con bollo
da 10 centes.

Alla
Direzione Generale
del
Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL N. 5 Maggio 1934 (A. XII)

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico - morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul bilancio consuntivo per l'esercizio 1933.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1933.
4. Elezioni:

a) di cinque Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: dr. gr. uff. MARIO BADINI; prof. gr. uff. GIOVANNI BOGNETTI; dr. ing. gr. uff. GIUSEPPE GORLA; comm. FEDERICO JOHNSON; rag. comm. PIERO MORO;

b) di 4 Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: S. E. il sen. march. avv. GIUSEPPE DE CAPITANI D'ARZAGO, Ministro di Stato; S. E. il sen. avv. cav. di gr. cr. ANTONIO RAIMONDI; S. E. il prof. comm. EMILIO BIANCHI, Accademico d'Italia; prof. dr. ARDITO DESIO; nominati interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale;

c) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, [illegible]5 aprile 1934, Anno XII.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
GIOVANNI BOGNETTI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1933

I, Consistenza patrimoniale - II, Le spese per le pubblicazioni - III, La propaganda - IV, Servizio dogane - Trittici e carnets - V, Le pubblicazioni periodiche - VI, La collezione «Attraverso l'Italia» - VII, Le Guide e gli Annuari - VIII, Carte e Atlanti - IX, Altre pubblicazioni - X, Alcune pubblicazioni in corso - XI, Propagande speciali - XII, Escursioni e Campeggi - XIII, L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti - XIV, Il servizio informazioni e l'Ufficio di consulenza legale - XV, Per il miglioramento strade - XVI, I cartelli indicatori stradali - XVII, Il Villaggio Alpino.

CONSOCI,

È ormai lunga tradizione di iniziare l'esame di ogni esercizio annuale della vostra Istituzione dalla consistenza numerica dei Soci.

Nulla è più gradito per il vostro Consiglio di constatare pubblicamente ancora una volta che la vita dell'associazione si svolge con tutta regolarità e con ritmo crescente nonostante le restrizioni imposte dalle circostanze attuali a tanti carissimi Soci.

Il 1933 segna infatti un nuovo sbalzo in avanti di 10.399 Soci, dato per la più gran parte dalla categoria dei Soci Vitalizi. Il favore che incontra ancor oggi questo tipo di associazione è anche più significativo, in quanto già da due anni andò in vigore la modifica dello Statuto, da Voi approvata, che recava l'aumento della quota reso necessario allo scopo di meglio adeguarla al contributo dei Soci annuali.

Dei 427.158 Soci che figurano nel bilancio al 31 dicembre 1933, ben 219.534 sono Vitalizi, 11.531 Vitalizi in corso di pagamento rateale e 196.093 annuali. Ciò significa che oltre il cinquantaquattro per cento dei Soci hanno assicurato la loro appartenenza all'Istituzione vita natural durante. Non conosciamo altri organismi, nemmeno dell'estero, che riposini su un così solido fondamento. È un primato guadagnato in quarant'anni (e del quarantennio diremo ampiamente in occasione della sua ricorrenza, nel novembre prossimo) di serio e fattivo lavoro caratterizzato da chiarezza di programma, oculatezza di amministrazione, concordia ed energia di dirigenti. Lavoro lungo, ma il compenso è stato grande: la fiducia di una così gran massa di Italiani, la coscienza di servire una causa eccellente, fonte di benefici per il Paese, e (ambitissimo premio veramente) il consenso e l'incoraggiamento delle Superiori Gerarchie.

I, Consistenza patrimoniale. — Il Bilancio del 1933 deve essere da Voi attentamente esaminato non soltanto nel risultato che permette di portare il Fondo di riserva dalle L. 3.258.142,31 dell'anno precedente a Lire 3.434.472,40, ma soprattutto nelle voci che compongono le attività, nei considerevoli accantonamenti iscritti sotto la voce: Impegni di bilancio e nei criteri di sempre maggiore prudenza che vennero adottati nel procedere alle singole valutazioni.

Nei titoli che, per non essere rimborsabili a scadenza fissa, vennero valutati come di consueto al corso del 31 dicembre u. s. si è avuto anche quest'anno un notevole aumento, tanto che il Fondo fluttuazione valori può figurare ora in bilancio per la cospicua somma di L. 1.611.133.

Fra questi titoli figurano per L. 6.417.312 il Consolidato e il Littorio 5% per i quali, a seguito della sagace operazione finanziaria di recente decretata dal Governo Fascista, è in corso la conversione in un Titolo redimibile di cui tutti Voi conoscete il piano di ammortamento. La conseguente riduzione degli interessi non si farà sentire, come ognuno sa, se non fra tre anni, ma siamo certi che, grazie a meditate previdenze, essa non porterà alcuna diminuzione alla nostra attività.

Tutti gli altri titoli, per la maggior parte di Istituti di credito fondiario, rimborsabili alla pari, figurano ancora in bilancio con quotazioni sensibilmente inferiori al rimborso che ci verrà effettuato.

Altra parte importante del patrimonio è quella investita in stabili. Si tratta, come vi abbiamo assicurato in precedenza, di impieghi fatti dopo lunghi studi e quindi di piena sicurezza. Gli stessi criteri vennero adottati nelle valutazioni delle esistenze di pubblicazioni, dei crediti, dei mobili e degli impianti che figurano ormai in bilancio per una cifra molto modesta.

Queste misure prudenziali sono determinate, oltre che dalle fondamentali buone norme amministrative, dalla gelosa cura con la quale il Vostro Consiglio si è proposto e si propone di amministrare l'ingente massa dei valori rappresentante per la massima parte il fondo di garanzia dei Soci Vitalizi, fondo che ci deve permettere di far fronte in ogni momento agli impegni assunti verso questa categoria di Soci affezionati che — come abbiamo osservato più sopra — formano la base granitica della nostra compagine. Il fondo è aumentato quest'anno, parallelamente all'aumento dei Soci Vitalizi più sopra accennato, di L. 1.644.850 e sale perciò a Lire 34.104.865. La sua saggia amministrazione costituisce un impegno d'onore: d'altra parte il fondo è intangibile anche statutariamente: sotto il riguardo dei Soci Vitalizi il Touring funziona come una Compagnia

di assicurazione sulla vita che accumula i premi per poter poi pagare le pensioni. Se si vuol ricordare che soltanto dieci anni or sono il fondo stesso ammontava a Lire 6.830.175 si ha un'idea — anche sotto questo aspetto — dell'importanza che il nostro Sodalizio va ogni giorno acquistando.

II, Le spese per le pubblicazioni. — Ammontano a L. 6.174.165 e sono inferiori, rispetto a quelle dell'esercizio precedente, di L. 920.384: differenza dovuta soprattutto alla minor spesa relativa ad una grossa pubblicazione: l'*Annuario Generale* che ha gravato sull'esercizio 1932.

La diffusione enorme raggiunta da *Le Vie d'Italia*, l'opera così apprezzata de *Le Vie d'Italia e del Mondo*, la propaganda svolta con la Rivista *Le Strade*, quella de *L'Albergo in Italia* nel campo alberghiero e de *L'Alpe* nel campo forestale, il nuovo volume della collezione *Attraverso l'Italia*, la *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*, la *Carta d'Italia al 500.000*, ed altre opere minori giustificano questa spesa e dimostrano quale sia l'apporto che dà il Touring alla soluzione dei problemi che interessano il turismo nazionale.

III, La propaganda. — Il bilancio registra sotto questo titolo la somma di Lire 375.825 con una diminuzione rispetto allo scorso anno di L. 57.862. Sono spese che si richiedono da un lato per conservare e per accrescere le file dei nostri Soci e dall'altro per far sì che il Touring possa trovarsi degnamente presente a manifestazioni che interessano direttamente il Paese nostro, quali le Esposizioni, i Congressi e così via.

IV, Servizio dogane - Trittici e carnets. — Malgrado le difficoltà di svariata natura che limitano il traffico turistico automobilistico verso l'estero, e particolarmente verso la Francia, il movimento dei trittici è sempre intenso. Sono infatti rilevanti le somme esposte in bilancio per i depositi cauzionali esistenti al 31 dicembre 1933. Presso la Sede erano depositati valori per L. 4.821.709; presso gli Uffici, per L. 5.980.900, in totale Lire 10.802.609. Il movimento complessivo dei depositi nel 1933 è stato di L. 22.127.300.

È pure in aumento la richiesta di trittici e «carnets» garantiti con polizze di assicurazione. L'ammontare dei diritti doganali cauzionati con assicurazione è salito a 68.000.000 in confronto dei 46.000.000 del 1932. L'aumento di 22 milioni è dovuto in parte al fatto che l'apposita convenzione per il cauzionamento è stata stipulata con altre Società e in parte all'applicazione della tariffa generale doganale francese sugli autoveicoli italiani, in seguito al decadimento della tariffa convenzionale della nazione più favorita.

Attiva è anche la richiesta delle speciali tessere per l'importazione delle biciclette in Svizzera e in Francia. Tuttavia la tessera speciale è stata abolita dalla Francia per quanto riguarda i soli motocicli, i quali, contrariamente a quanto era disposto prima, sono stati equiparati agli altri autoveicoli. Per compensare l'abolizione di tale agevolezza, e tenendo conto che oggi anche i motocicli che si chiamano « motoleggere » possono ottenere i documenti internazionali di circolazione, venne ridotto alla metà il costo del documento doganale richiesto per i motocicli e si è ottenuto che le Società le quali assicurino il cauzionamento, accordino notevoli facilitazioni sulla tariffa di assicurazione.

È stata infine molto gradita ai nostri Soci ed ai Sodalizi stranieri l'istituzione del trittico per l'Eritrea e del trittico per la Tripolitania e Cirenaica insieme all'estensione a dette Colonie della validità del « carnet » dell'Alliance Internationale de Tourisme.

V, Le pubblicazioni periodiche. — 1. LE VIE D'ITALIA. Lo sforzo costante della Direzione per fare che questa nostra Rivista riesca sempre una fonte viva, efficace, persuasiva di informazione, di cultura e di elevazione spirituale sembra aver ancora una volta raggiunto lo scopo nel 1933, a giudicare dai larghissimi consensi che questa nostra principale tra le pubblicazioni periodiche ha raccolto nel pubblico degli abbonati, nel numero dei quali, malgrado gli effetti perduranti della crisi, non si è notata contrazione.

La Rivista, d'altra parte, ha cercato di migliorare sempre la presentazione dei singoli scritti, curando la minuziosa scelta delle illustrazioni fra quelle, in massima, del tutto originali ed inedite, mentre ha allargato l'orizzonte delle materie scelte a formare il sommario dei singoli fascicoli. Se infatti, come sempre, nella Rivista è stata data grande parte agli scritti di carattere prettamente turistico e artistico, larghissima è stata anche la documentazione dei grandiosi lavori pubblici che con ritmo incessante si vengono compiendo nel Paese per merito del Governo Fascista, e una maggiore attenzione è stata posta nella ricerca di articoli di volgarizzazione di materie scientifiche e d'indole geografica.

Questi ultimi scritti sono riusciti in particolar modo graditi ai lettori, i quali hanno potuto apprendere « multa in parvo », in grazia del linguaggio scevro di rigidità tecnica e delle felici esemplificazioni scelte dai chiari Autori che si sono prestati per quest'opera altamente istruttiva.

Il volume dell'annata, che consta di 960 pagine di testo in carta patinata e di 504 pagine di notiziario, con un complesso di oltre un migliaio di illustrazioni, ha naturalmente rispecchiato anche le varie attività del Touring; il notiziario, poi, reso sempre più vario, è risultato una fonte di informazioni preziose per i turisti, per la gente d'affari ed anche per gli studiosi ed i bibliofili.

2. LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO. Come è noto, nel gennaio 1933 si iniziava la pubblicazione de *Le Vie d'Italia e del Mondo*, che

sviluppavano e perfezionavano, estendendolo a tutti i paesi dell'Orbe, il programma già così felicemente perseguito per l' America Centrale e Meridionale da *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*.

La nuova Rivista fu accolta, al suo apparire, con segni di grande soddisfazione così da parte del gran pubblico come da parte degli studiosi; e il suo successo andò sempre più affermandosi. È stato riconosciuto, anche da parte autorevole, che essa ha colmato in Italia una sentita lacuna, dotando il nostro Paese di un organo di divulgazione geografica nello stesso tempo serio ed attraente.

Le Vie d'Italia e del Mondo si pubblicano in grossi fascicoli mensili di 130 pagine di carta patinata speciale, con oltre 100 illustrazioni in nero, cartine e grafici dimostrativi, tavole a colori e artistiche tricromie in copertina. L'annata 1933 consta di 1562 pagine, con 1500 illustrazioni in nero, 140 cartine e 48 tavole a colori. La Rivista non si è accontentata di presentare il lato pittoresco e materiale dei paesi descritti, ma ne ha messo in evidenza gli elementi di vita, le attività produttive, gli orientamenti spirituali e i rapporti con l'Italia e l'attività che vi esplicano i nostri connazionali.

3. Per le notizie riguardanti le altre Riviste del Touring: *L'Albergo in Italia, Le Strade, L'Alpe,* rimandiamo ai capitoli che trattano della « Propaganda speciale » e del « Miglioramento Stradale ».

VI, La collezione «Attraverso l'Italia». — La più cospicua fra le pubblicazioni che vengono gratuitamente distribuite ogni anno ai Soci, è, dal 1930, il volume della serie « *Attraverso l'Italia* », che continua in certo modo la Guida d'Italia, di cui rappresenta quasi il commento iconografico.

Nel 1933 è stato distribuito il 4° volume, dedicato alla *Sicilia* (356 pagine, 389 incisioni in nero, 4 tavole a colori, 1 carta geografica). Alternando le regioni a clima continentale con quelle peninsulari e insulari, si ottiene una maggiore varietà nella successione degli spettacoli naturali e delle meraviglie dell'arte italiana che il Touring propone all'attenzione dei Soci quasi come un invito a conoscerle direttamente.

Ma nello stesso volume della *Sicilia*, grande è la varietà: e per la diversità d'aspetti naturali nei tre versanti dell'isola tirrenico, africano, ionico (ai quali s'intitolano altrettante sezioni in cui è suddivisa l'opera, precedute ciascuna da un capitolo sintetico dovuto a un illustre scrittore) e per le successive civiltà e dominazioni sicula, greca, romana, araba, normanna, sveva, angioina, aragonese ecc. che vi impressero la loro orma e vi lasciarono monumenti fra i più singolari e preziosi d'Italia.

Il volume corrisponde, sia nella veste, sia nella distribuzione del contenuto, a quelli che lo precedettero; identico lo scopo e i metodi per conseguirlo; fornire attraverso la scelta giudiziosa delle immagini e le sobrie didascalie una visione d'insieme la più completa possibile dell'isola, non trascurando i monumenti più noti, rappresentati con fotografie eccellenti e ritratte da punti di vista nuovi, ma anche inserendo vedute di carattere vorremmo dire geografico e illustrando località e aspetti e tesori poco famigliari agli stessi siciliani.

Non è dunque meraviglia se si sono rinnovati per questa « Sicilia » le liete accoglienze e il plauso dei Soci e della stampa italiana e anche straniera, che salutarono l'apparire dei tre primi volumi della fortunata collezione.

VII, Le Guide e gli Annuari. — 1. LA GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA. - Il secondo fra i doni assegnati dal Sodalizio ai Soci nel 1933 fu il 2° volume di questa Guida pratica, intesa da un lato a fornire agli Italiani la documentazione analitica necessaria perchè ognuno possa rendersi conto « a priori » dell'organizzazione turistica che potrà trovare nell'una o nell'altra località di soggiorno e, dall'altro, a creare per le stazioni turistiche uno strumento di propaganda efficace, sia per la sua non comune diffusione, sia per il contenuto particolarmente ricco e degno di fede.

I luoghi di soggiorno al mare, al monte, sui laghi, i luoghi di cura climatica, balneare e termale costituiscono nella vita e nell'economia della Nazione una compagine di crescente importanza. Nella « Guida d'Italia » è fatta la dovuta parte alla descrizione di tali stazioni; ma data la natura della pubblicazione, tale descrizione non può scendere a un'analisi sufficiente dei dati pratici e dei caratteri differenziali delle diverse località. La « Guida pratica » integra la Guida d'Italia non solo con una ricchezza eccezionale di informazioni oggettive e controllate, ma anche con un'illustrazione grafica strettamente collegata al testo (fotografie, cartine, piante).

Con questo 2° volume, *Le Stazioni del Mare Adriatico, del Mare Ionio, di Rodi e della Libia* (206 pagine, 34 carte e piante e 51 illustrazioni) è stata completata la *Parte I*, che illustra le *Stazioni al Mare*. Non è mancato a questo volume il favore con il quale fu accolto il primo della nuova guida. Un riconoscimento del suo alto valore propagandistico è quello dell'E.N.I.T., che volle pubblicarne un'edizione, alquanto abbreviata, in lingua inglese (*Seaside Resorts in Italy*, 256 pagine, 63 carte e piante e 78 illustrazioni) e una in tedesco (*Die Badeorte Italiens*, 260 pagine, 63 carte e piante e 78 illustrazioni), attualmente in distribuzione all'estero. Una terza edizione nella lingua francese è in corso di preparazione a cura dello stesso ENIT. E il Touring fu lieto di offrire al grande Ente amico il materiale che esso aveva raccolto per la pubblicazione destinata ai propri Soci. Seguirà la Parte II: *Le Stazioni Alpine*, divisa in due volumi; il primo de-

dicato alle Stazioni del Piemonte e della Lombardia verrà distribuito ai Soci nel corrente anno; il secondo, dedicato alle Stazioni della Venezia Tridentina vedrà la luce nel 1935.

2. Le Nuove Edizioni della Guida d'Italia. - Come è noto, la Guida d'Italia, comprendente 17 volumi distribuiti gratuitamente ai Soci dal 1915 al 1929, viene via via rinnovandosi con nuove edizioni, che registrano le incessanti trasformazioni della complessa materia e in particolare quelle che le regioni italiane subiscono sotto l'impulso innovatore del Governo Fascista. Il Touring mantiene così vivo e adeguato questo indispensabile strumento per la conoscenza del Paese.

È forse superfluo ripetere qui che le nuove edizioni offrono occasione di perfezionare, completare o sfrondare sia il testo, sia la cartografia, e di equilibrare meglio la distribuzione della materia nei diversi volumi.

Nel 1933 sono usciti rinnovati due volumi: *Liguria e Nizzardo* (3ª edizione, 453 pagine con 16 carte e 9 piante) e *Roma e dintorni* (3ª edizione, 758 pagine con 7 carte, 8 piante di città e 72 piante di antichità e di edifici). Il primo è il rifacimento del I volume della Guida *Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia* con l'aggiunta degli itinerari del Principato di Monaco e del Nizzardo fino al Varo. Sono oltre 60 pagine di nuova redazione, che mettono in luce le testimonianze d'italianità di quella zona.

La 1ª edizione della *Guida di Roma* fu pubblicata e distribuita nell'Anno Santo 1925. Nel 1931 uscì la 2ª, completamente rifusa per tener conto del profondo rinnovamento e dell'intenso sviluppo della Capitale. Ma il ritmo impresso dal Duce alla vita della Capitale è stato così rapido che due anni sono bastati per mutare sostanzialmente la fisionomia di intere zone dell'Urbe; basti nominare la «via dell'Impero». Ed ecco, alla fine del 1933, la 3ª edizione che descrive, sulla scorta delle più autorevoli collaborazioni, la Roma dell'Anno XII.

Il viaggio a Roma, grazie anche alle eccezionali facilitazioni concesse, diviene un dovere morale e un premio lungamente sognato per tutti gli Italiani e il Touring è lieto di offrire ai nuovi romei una guida sempre fresca e aderente alla situazione, che spieghi loro le antiche e le nuove glorie della Madre comune.

3. La Guida d'Italia per gli Stranieri. - I dieci volumi di questa serie, che il Touring ha creato con ovvio scopo di propaganda nazionale, continuano ad essere diffusi in tutto il mondo a cura di ben note Case estere. Il diminuito afflusso di stranieri si è riflesso sulla diffusione dei nostri volumi, ma una notevole ripresa si va manifestando specialmente per l'edizione in lingua francese. È uscita, di recente, una nuova edizione del volume *Italia Centrale;* essa comprende la descrizione aggiornata di Roma, che ha dovuto, come ben si comprende, essere del tutto rifusa.

4. La Guida dei Campi di Battaglia. - Di questa fortunata serie di guide speciali si sono pubblicate nel 1933 le nuove edizioni di due volumi: la 3ª edizione del volume II (*Il Monte Grappa*) e la seconda edizione del volume I (*Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani*). Ambedue i nuovi volumi recano importanti modificazioni ed aggiunte, dovute in massima parte al fervore di rinnovamento che anima l'Italia Fascista. Nuovi ricordi monumentali sorgono infatti di continuo lungo la fronte di guerra; e, da parte sua, l'Ufficio per le onoranze ai Caduti prosegue con ininterrotta attività la sua opera di definitiva sistemazione delle Salme dei gloriosi Caduti, nelle 40 grandiose Opere monumentali che si stanno all'uopo costruendo — alcune sono già ultimate — nella zona di guerra.

La conseguente soppressione di quasi tutti i Cimiteri di Guerra sorti durante l'immane conflitto, il riattamento in corso di numerosissime strade militari già abbandonate, il sorgere e il trasformarsi di alberghi e locande, e così via, rendono necessario un continuo aggiornamento dei volumi della nostra «Guida dei Campi di Battaglia» e ad esso si provvede assiduamente onde l'opera risponda allo scopo che con la sua pubblicazione il Touring si è prefissa: di rievocare, cioè le gloriose gesta compiute dal nostro popolo in armi nei 42 lunghi mesi dell'epica guerra, e di guidare le giovani generazioni in pio pellegrinaggio sui luoghi del territorio patrio e della terra di Francia, dove i nostri Soldati combatterono e vinsero.

VIII, Carte e Atlanti. — 1. La Carta d'Italia al 500.000. - Nel 1933 sono stati distribuiti gratuitamente ai Soci i primi tre fogli di questa nuova Carta. Il vostro Consiglio ha ritenuto che, ormai avviata la serie della «Carta delle Zone Turistiche d'Italia» che si è rivelata tanto utile allo sviluppo del turismo di talune zone (serie che, d'altronde, verrà continuata con fogli messi in vendita a prezzo modicissimo) fosse opportuno offrire ai Soci una carta d'uso più generale, che per la sua scala permettesse di dare in breve volger d'anni una completa rappresentazione dell'Italia. Fu così scelta la scala 1:500.000. La nuova carta, per la sua non grande estensione, per la fittezza non eccessiva di nomi e di elementi geografici, può servire tanto allo studioso e all'uomo d'affari che desiderino una rappresentazione dell'Italia in uno spazio relativamente piccolo, quanto al turista in viaggio che vi trova, messe in particolare rilievo, le strade preferite dai turisti. Essa viene stampata in dieci colori, ciò che le conferisce una grande evidenza plastica, la massima chiarezza e anche un effetto estetico gradevole all'occhio.

2. La Carta degli itinerari sciistici al 50.000. - All'inizio del 1933, in collaborazione con lo Sci Club C.A.I. Milano, è stato pub-

blicato un nuovo foglio, *Il Cervino e il Monte Rosa* di questa carta, che è una trasformazione della «Carta delle zone turistiche d'Italia» al 50.000, con l'aggiunta degli itinerari sciistici e di altri simboli utili al turista invernale. Un altro foglio, *Passo di Rolle e Pale di S. Martino*, è uscito nei primi mesi del 1934, pure col concorso del predetto Sci Club.

3. La Carta d'Italia al 250.000. - Da alcuni anni si è intensificato il lavoro di aggiornamento di questa carta fondamentale del Touring. Ogni foglio viene sottoposto a un'accuratissima revisione sulla scorta di documenti ufficiali e di inchieste continuate attraverso le Autorità e i Consoli del T. C. I.; affinchè ogni nuova edizione sia veramente e in tutto al corrente con le trasformazioni del Paese.

4. La Carta Aeronautica d'Italia al 250 mila. - Due nuovi fascicoli (il 7°, di 6 fogli, e l'8° di 7 fogli) di questa carta, che si pubblica in collaborazione con il R. Aero Club d'Italia, hanno veduto la luce nel 1933. Con il 9° fascicolo in corso di stampa, e il 10°, si completerà la rappresentazione dell' intero territorio italiano. Sono note le caratteristiche di questa carta, che è adottata come dotazione cartografica ufficiale della R. Aeronautica italiana.

Il Touring è lieto e orgoglioso di mettere a disposizione dell'ala italiana uno strumento tanto utile, dando in tal modo un contributo fattivo allo sviluppo di un'attività che prende sempre maggior importanza nella vita e nella difesa della Nazione.

IX, Altre pubblicazioni. — 1. I fascicoli di commento all'Atlante Internazionale. - Allorchè, per facilitare la diffusione dell'Atlante venne deciso di consentire anche la vendita delle tavole separate, si pensò di accompagnare ciascuna tavola o ciascun gruppo di tavole con un breve testo illustrativo che commentasse, sulla scorta di notizie geografiche e di dati statistici recenti e controllati, le forme fisiche e i fatti demografici, politici ed economici condensati in forma grafica sulle tavole. Nacquero così questi fascicoli geografico-statistici, che costituiscono delle vere per quanto brevi monografie su tutti i Paesi del mondo. Pur variando, a seconda dei caratteri dei territori trattati, i testi (ad eccezione di alcuni pochi dedicati ad argomenti speciali) serbano una stretta corrispondenza fra di loro, sia nella sostanza, sia nella materia. Alcuni schizzi rendono più agevole la comprensione del testo, mettendo in luce particolari caratteri d'una regione o d'uno Stato.

La serie comprenderà 60 fascicoli, la cui pubblicazione sarà completata nel 1934; essi verranno anche assai probabilmente riuniti in un volume, che formerà un repertorio geografico e statistico, quale ancora l'Italia non possedeva. I fascicoli, semplici nella veste e modesti nel prezzo, sono dovuti a studiosi di geografia, sì che l'opera potrà dirsi, anche per questo, rappresentativa della scienza geografica italiana.

2. Le Alpi. - *Le Vie d'Italia* pubblicarono durante varie annate alcuni articoli di volgarizzazione geologica, dovuti a Federico Sacco, professore al Politecnico di Torino e Presidente del R. Comitato Geologico Italiano, articoli che, sia per la chiarezza e la vivacità del testo, sia per le ricche illustrazioni, destarono vivo interesse. Si pensò quindi di offrire riuniti in volume tali articoli, aggiungendovene molti altri inediti in modo da costituire una trattazione completa della varia ed interessantissima fenomenologia geologica e topografica della catena alpina. Ne risultò un grosso volume (698 pagine) ricchissimo di illustrazioni (1002), che ha incontrato assai favorevole accoglienza.

3. Le Conferenze di propaganda turistica e di cultura. - Tra i mezzi di propaganda, non si è voluto tralasciare quello delle conferenze, che costituiscono un gradevole e utile trattenimento, soprattutto se illustrate con belle proiezioni. Il programma comprende una serie di conferenze scritte da competenti, dedicate ciascuna a una delle regioni italiane o a un particolare problema avente attinenza col turismo. Ciascuna regione viene presentata in una visione complessiva delineandone per sommi capi i caratteri fisici, le curiosità e le bellezze naturali, le vicende storiche, i monumenti e le opere d'arte, la vita economica e turistica. Circa 60-80 diapositive, accuratamente scelte, accompagnano il testo. Testo e diapositive vengono dati in prestito gratuito a Consoli e Amici del Touring a Enti e Associazioni di cultura e di assistenza, ecc., che pensano a trovare luogo e tempo adatti a leggere e commentare la conferenza.

X, Alcune pubblicazioni in corso. — Nei laboratori del Sodalizio stanno maturando altri frutti cospicui, di cui è opportuno fare parola, poichè la loro preparazione, che rappresenta un notevole impegno finanziario, si è svolta in gran parte nel periodo in esame. Si tratta, oltre che di 5 nuovi fogli della *Carta delle zone turistiche d'Italia*, che vedranno la luce nel maggio corrente, di una nuova *Carta Automobilistica al 200.000*, carta del tutto nuova, costruita espressamente per servire al traffico sulle strade italiane, di tanto cresciuto in questi ultimi anni, e destinata a sostituire la Carta automobilistica al 300.000. I lavori, impostati alla fine del 1932, furono spinti con vigorosa rapidità nel '33, sì che i primi fogli dal N. 1 al 12 ricoprenti l'Italia Settentrionale e il N. 17 relativo a Roma e dintorni, vedranno la luce tra breve. L'intera carta consterà di 30 fogli dell'altezza costante di cm. 45 di campo disegnato e di ampiezza variabile; se ne faranno due edizioni, una piegata a libretto e, più tardi, un'altra in forma d'atlante.

Resta da ricordare la *Guida dei Monti d'Italia*, che si pubblicherà in collaborazione fra

il C.A.I. e il T.C.I. Il 1° volume, che s'intitola *Alpi Marittime* (dal Colle di Tenda al Colle della Maddalena) è in corso di stampa; esso dovrà servire come modello per altri volumi della serie (forse 20-25) che descriveranno le catene alpina e appenninica.

XI, Propagande speciali. — 1. La propaganda alberghiera ha continuato a svolgersi nel 1933, principalmente per mezzo della Rivista *L'Albergo in Italia*, periodico che incontra sempre più il favore degli albergatori e degli Enti turistici, come è dimostrato dal sempre crescente numero di abbonati. Questa Rivista che il Touring pubblica da dieci anni in collaborazione con l'ENIT, continua a svolgere e ad ampliare il proprio programma. Hanno formato argomento delle sue trattazioni gli interessi ed i problemi alberghieri, le questioni di tecnica alberghiera, di impianti, materiali e forniture da albergo, le scuole alberghiere, le questioni inerenti al personale, problemi igienici ed alimentari, norme legislative e disposizioni fiscali, articoli di turismo, di sport, di bibliografia alberghiera, di varietà; infine si è continuata la descrizione delle più ragguardevoli località di soggiorno, di cura e di turismo e degli alberghi più notevoli recentemente aperti al pubblico.

2. Scuole alberghiere. - Nella Scuola Professionale Alberghiera, che costituisce tanta parte della propaganda svolta dal nostro Sodalizio nel campo dell'organizzazione recettiva, si è verificato in questi ultimi tempi un aumento delle iscrizioni al Corso di Avviamento. Ciò dimostra quanto le famiglie apprezzino il collocamento che la Scuola Professionale compie poi al termine del Corso di Avviamento stesso e la continuata assistenza culturale e morale dei giovani durante il biennio di tirocinio e di frequenza alla Scuola Professionale. Se non che l'aumentato numero delle iscrizioni si riduce, durante l'anno scolastico, alle quote degli anni precedenti, soprattutto perchè l'organizzazione alberghiera locale non riesce ad assorbire attualmente un numero maggiore di apprendisti che nel passato.

3. Mostra delle Forniture Alberghiere. - Il 1933 ha segnato un notevolissimo incremento nella riuscita della Mostra delle Forniture Alberghiere presso la Fiera di Milano, affidata al T. C. I. Vi si è realizzato un aumento di posteggi di oltre il 10 % in confronto degli anni precedenti, e molte altresì sono state le richieste di Espositori che non poterono essere accolte.

Il crescente concorso dei produttori offre la testimonianza più sicura dell'interesse che l'annuale manifestazione di propaganda alberghiera desta fra gli albergatori e fra gli esercenti in genere di ogni forma di ospitalità.

4. La Propaganda Forestale si è svolta nel 1933 soprattutto a mezzo della Rivista *L'Alpe* con la quale essenzialmente il Touring reca il proprio contributo alla causa — tanto efficacemente oggi propugnata dal Governo Fascista — della restaurazione idraulico-forestale del nostro Paese, ed a quella dell'economia montana.

Questa Rivista, diretta e redatta da valorosi tecnici — il suo Comitato Direttivo ha sede presso il R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze — è l'organo di volgarizzazione e di propaganda a mezzo del quale il Touring, fin dal 1928, si adopera per diffondere sempre più in Italia la coscienza forestale, l'amore ed il culto del bosco, del pascolo e della montagna. Nel 1933 hanno visto la luce gli ultimi due numeri speciali della serie, iniziata nel 1930, che descrive la flora forestale italiana. Essi recano il titolo *Le latifoglie a legname tenero* e *Le latifoglie varie*. Gli interessantissimi numeri speciali continueranno però a pubblicarsi, poichè in quest'anno avrà inizio una nuova serie dedicata alla flora forestale esotica.

XII, Escursioni e Campeggi. — Le escursioni organizzate lo scorso anno dal Touring, furono cinque e tutte raccolsero largo favore da parte dei Soci. L'anno si inaugurò con una escursione in Val Gardena, alla quale seguirono due escursioni pasquali in Sicilia, con itinerarî automobilistici integrantisi fra loro, che offrirono ai Soci una visione pressochè completa della bellissima Isola. Scopi particolarmente istruttivi oltre che turistici, ebbe un'escursione fluviale-automobilistica lungo il Po, da Parma a Venezia, attraverso Mantova, Ferrara, Pomposa, Chioggia, con visita ai principali lavori di bonifica e di sistemazione fluviale del Po. A questa escursione, che si effettuò nel giugno, ne seguì, nel settembre, un'altra alla « Strada degli Alpini » che si svolse attraverso una regione di incomparabile bellezza, teatro di azioni leggendarie dei nostri Alpini, quale la conquista del Passo della Sentinella. L'anno si chiuse con un'escursione in Cirenaica. Dopo la definitiva repressione della ribellione senussita, l'escursione del Touring è stata la prima grande manifestazione turistica che ha avuto luogo nella Colonia; essa assunse importanza assai notevole per il fatto che l'itinerario comprese, oltre che la visita della regione costiera, quella della lontana Oasi di Cufra, con un percorso automobilistico attraverso il Sahara di oltre 1800 chilometri.

Campeggio. - Il XII Campeggio ebbe luogo nel Parco Nazionale del Gran Paradiso, a circa 2000 metri, in Valsavaranche. Esso ebbe il più lusinghiero successo, tanto che tutti i posti disponibili furono occupati nei tre turni ai quali intervennero anche una ventina di Soci olandesi. Per la prima volta, in via eccezionale, venne accordato il montaggio di un attendamento nella zona del Parco e tale pivilegio toccò al Touring.

XIII, L'opera dei Consoli - Gli affiliamenti. — Il Corpo Consolare — questa viva rap-

presentanza del nostro Sodalizio in ogni luogo dove esiste un nucleo di Italiani, sia nell'interno, sia fuori del Regno — ha continuato anche nello scorso anno a distinguersi per la collaborazione prestata al Touring, specialmente nel campo della propaganda e in quello della collaborazione alle opere del Sodalizio.

Nel decorso anno sono stati nominati 1214 nuovi Consoli e 969 hanno cessato dalle loro funzioni per trasferimento o per altre cause: il numero totale dei Consoli Civili e dei Delegati del T. C. I. (così vengono chiamati ora, per evitare facili equivoci, i Consoli all'Estero) è di circa 7400; quello dei Consoli Militari e Navali è di circa 1200.

Ai Consoli e ai Delegati si rivolge in modo particolare la riconoscenza del Vostro Consiglio: essi sono al nostro fianco in mille occasioni, soprattutto nell'opera diuturna del reclutamento di nuovi Associati. Si deve in modo particolare ad essi se le falangi dei Soci si accrescono.

Nel decorso anno vennero affiliati 116 alberghi e vennero denunciate 100 convenzioni di affiliamento, poichè il Touring — in armonia con le crescente giuste esigenze dei turisti — si mostra alla sua volta sempre più esigente nel richiedere agli alberghi i requisiti essenziali di conforto e di modernità prima di concedere la propria targa.

Al 31 dicembre 1933 gli Alberghi affiliati erano 761, i meccanici 377, le autorimesse 301, le rivendite di benzina e lubrificanti 185 e di fotografie locali 63; e le ditte varie che concedevano ribassi e facilitazioni ai Soci ascendevano a 934; i quotidiani e periodici che accordavano sconti erano 78.

XIV, Il servizio informazioni e l'ufficio di consulenza legale. — I Soci conoscono e apprezzano questo servizio che da gran tempo è a loro disposizione con la sua vasta documentazione di materiale di consultazione e di propaganda. Esso fornisce, sia di presenza, sia per corrispondenza: itinerari stradali e ferroviari, informazioni turistiche o di argomento affine, non solo per quanto riguarda l'Italia, ma anche per i viaggi dei Soci all'estero; stato delle strade, transitabilità dei valichi alpini, scelta della villeggiatura, tariffe di alberghi, bibliografia turistica e geografica, legislazione turistica, ecc.

Quei Soci che desiderino informazioni e consigli di natura legale turistica (circolazione, tasse, infortuni, ecc.) possono rivolgersi all'Ufficio di Consulenza Legale, che è retto da un legale specializzato in questioni di diritto turistico.

XV, Per il miglioramento strade. — 1. - L'Istituto Sperimentale Stradale - Questo nostro Istituto, che funziona regolarmente da un dodicennio e che da sei anni viene gestito a spese comuni del Touring e del R. A. C. I., ha nell'anno scorso spiegato una viva attività sia a servizio delle Amministrazioni stradali, sia nel campo degli studi relativi alla tecnica stradale moderna, secondo la sua tradizione ormai ben stabilita. Sono passati all'esame dell'Istituto, nel 1933, ben 1158 campioni, numero annuale massimo finora raggiunto. Da notarsi però una sensibile diminuzione nel numero dei campioni inviati dall'Azienda Autonoma Statale della Strada, in dipendenza del rallentato ritmo dei lavori di sistemazione delle strade statali per trasformare il tipo di manutenzione secondo i più recenti sistemi, diminuzione che venne peraltro compensata dalle molte prove effettuate sulle gomme semipneumatiche a richiesta del Ministero delle Comunicazioni. L'impianto per queste prove, eseguito nel corso dell'anno 1932, si è così dimostrato un prezioso complemento della dotazione del nostro Istituto. Quanto agli studi di iniziativa dell'Istituto stesso, sono specialmente da ricordarsi quelli relativi alle prove sulle emulsioni bituminose, sui cementi, sulle deformazioni elastiche di una lastra da pavimentazione cementizia.

Si è chiuso col 1933 il sessennio assegnato inizialmente come durata alla Convenzione tra il Touring e il R.A.C.I. per la gestione a spese comuni dell'Istituto Sperimentale Stradale. Durante questo sessennio passarono alle prove ben 4877 campioni e l'Istituto completò la propria dotazione di macchine ed apparecchi per un valore notevole. Il reciproco gradimento per questa collaborazione fra i due Enti, si è confermato con la proroga di detta Convenzione per un triennio, che verrà quindi a scadere con la fine dell'anno 1936. A sua volta l'A. A. S. S. ha confermata per un triennio la convenzione con la quale affidava al nostro Istituto il servizio sperimentale dell'Azienda. L'Istituto ha quindi ancora dinanzi a sè un periodo di tranquillo e proficuo lavoro nelle condizioni stesse che si sono dimostrate così propizie negli scorsi anni.

2 - Strada Sperimentale di Binasco. - Si è compiuta nella primavera del 1933 l'ultima circolazione artificiale lungo questa strada, pavimentata a scopo sperimentale con tutta una serie di campioni di calcestruzzo cementizio. Sulla scorta dei successivi rilievi è stata poi compilata la Relazione finale, che la Direzione Generale dell'A. A. S. S. ha deciso di dare a proprie spese alle stampe, e che costituirà certamente un titolo notevole di benemerenza del nostro Istituto verso gli studi stradali. Non cesserà peraltro l'interessamento dell'Istituto verso questa Strada Sperimentale, che potrà dare ulteriori insegnamenti mediante altre serie di osservazioni.

3 - Il VI Convegno Nazionale Stradale - Continuando una sua lunga tradizione, il Touring volle concorrere ad una degna partecipazione dell'Italia al prossimo Congresso Internazionale della Strada (indetto per il settembre 1934 in Monaco di Baviera) organizzando in precedenza un Convegno Nazionale Stradale con adatto programma: ed ebbe questa volta il cordiale concorso del

R.A.C.I. in questa manifestazione che fu realizzata a cura e spese comuni. Il « VI Convegno Nazionale Stradale » si tenne in Roma nell'ottobre scorso, sotto la presidenza dello stesso Direttore Generale dell'A. A. S. S., il gr. cord. ing. Pio Calletti, e vi furono trattati tutti i temi proposti pel Congresso Internazionale di Monaco, in base a relazioni delle stesse Commissioni designate per trattare quei temi in sede internazionale. Inoltre si aggiunse un tema di carattere nazionale, relativo alle condizioni in cui attualmente si svolge il servizio stradale presso le Provincie, tema da cui prese occasione l'Istituto Sperimentale Stradale per svolgere una indagine presso gli Uffici Tecnici Provinciali, che valse a mettere in luce una situazione, a dir vero, altrettanto preoccupante quanto poco nota, tanto che i risultati, comunicati a quel Convegno, vi fecero profonda impressione. Il numero dei Congressisti salì a circa 300, e l'esito del Convegno fu assai felice sotto ogni rapporto. Ne sono attualmente in corso di stampa gli Atti, che costituiranno una importante documentazione circa l'attuale situazione dell'Italia nel campo degli studi attinenti alla tecnica stradale e alla circolazione stradale.

4 - COMMISSIONE MIGLIORAMENTO STRADE - Nello scorso 1933 questa nostra Commissione compiva il suo trentesimo anno di vita e quella data venne commemorata nella seduta tenutasi nell'aprile di detto anno, ricordando l'ingente lavoro di studio e di propaganda compiuto dalla Commissione in questo periodo di tempo, che segna la trasformazione della circolazione stradale dalla trazione animale alla trazione meccanica. Nell'anno scorso la Commissione si occupò specialmente della critica condizione creata alle Provincie dalla riforma della Finanza Locale, la quale portò per conseguenza una fortissima riduzione degli stanziamenti per la manutenzione stradale nei bilanci delle Provincie. Nè la crisi è terminata, perchè recenti innovazioni nell'ordinamento tributario per le Provincie hanno aggravato ulteriormente una situazione già gravissima. La Commissione si occuperà quindi ancora dell'argomento, nel senso di mettere in luce la realtà della situazione, poichè occorre sperare che da una più esatta valutazione della realtà, abbia a derivare un più adeguato finanziamento per la viabilità provinciale.

5 - RIVISTA « LE STRADE » - Questa Rivista ha compiuto nel 1933 il suo quindicesimo anno di vita, sotto le insegne del Touring, tenendo fede al suo programma che comprende non solo la diffusione della cultura tecnica moderna, ma pure la trattazione di tutti gli argomenti stradali di attualità, così di carattere tecnico, come amministrativo ed economico. Il Touring intende promuovere sempre meglio la diffusione e l'efficacia di questo suo organo, al quale scopo ne ha, con l'anno corrente, raddoppiato il numero delle pagine di testo, allargando insieme il campo degli argomenti da trattarsi, con speciale riguardo alle questioni urbanistiche di attualità e con più larghi resoconti di quanto si fa all'estero in merito agli studi ed alle costruzioni stradali.

XVI, I cartelli indicatori stradali. — L'attività del nostro Sodalizio, per quanto riguarda i cartelli indicatori stradali, si è svolta nello scorso anno con il consueto fervore per sviluppare maggiormente la rete delle segnalazioni lungo tutte le nostre strade nel Regno e nelle Colonie.

Vennero collocati 15.902 cartelli dei vari tipi fissati dalla Convenzione Internazionale di Ginevra i quali, sommandosi a quelli impiantati negli anni precedenti, portano il totale dei cartelli da noi messi in opera a partire dal 1921 a complessive 150.262 unità.

Nel passato, quando l'automobile per mancanza di vetture utilitarie rapide, sicure e a buon mercato non si era ancora diffuso come strumento di lavoro, e gli autotrasporti non avevano ancora assunto quell'incremento che li fa oggi apparire come dei temibili concorrenti delle Ferrovie, il traffico si svolgeva prevalentemente di giorno. Oggi è dato a tutti di constatare come il diagramma del traffico notturno sia in progressivo aumento e come la divergenza tra la circolazione estiva e quella invernale vada pure gradatamente attenuandosi. Questo ha dato al problema delle segnalazioni stradali un aspetto nuovo e più complesso essendo evidente che se le indicazioni di località, di direzione e di pericolo riescono utili di giorno, la loro mancanza o la loro insufficiente visibilità si fa sentire maggiormente nelle ore notturne, proprio quando ne aumenta il bisogno.

La benemerita Azienda Autonoma Statale della Strada, riconoscendo per prima la necessità della segnalazione notturna, iniziò fin dal 1932 il collocamento di cartelli indicatori di pericolo, costruiti dal nostro Sodalizio, cartelli che essendo provvisti di apparecchi catarifrangenti, fanno brillare nell'oscurità il segnale del pericolo quando vengono investiti dalla luce dei fari delle automobili. Ma la loro diffusione era resa oltremodo difficile dall'elevato costo degli apparecchi riflettenti, tutti di brevetto estero, mentre poi essa appariva quasi impossibile per le tabelle indicatrici di località e direzione, che venivano ad assumere prezzi eccessivamente elevati.

Il nostro Ufficio Tecnico delle Segnalazioni Stradali, per superare queste difficoltà e per contenere il prezzo dei cartelli indicatori provvisti di apparecchi riflettenti entro limiti modesti che potessero favorirne la diffusione, nello scorso anno ideò, e noi facemmo costruire, degli apparecchi riflettenti, protetti da brevetto, che pur essendo di più basso costo di quelli esteri uniscono ad un forte potere di riflessione un forte angolo di utilizzazione: si può oggettivamente affermare che essi in nulla sono inferiori a quelli di origine estera. Grazie agli studi del nostro Sodalizio e del dirigente il Riparto Segnalazioni,

il nostro Paese è riuscito ad avere una autonomia anche in questo campo e potrà avere tra non molto una rete sempre più vasta e perfetta di segnalazioni di località, di pericolo e di direzione visibili anche di notte.

XVII, Il Villaggio Alpino. — Il tredicesimo Esercizio di questa nostra Colonia alpina, ha dato risultati molto soddisfacenti, come è dimostrato da quanto è riportato qui di seguito.

Entrate. - Le quote dei Soci Patroni sono aumentate di quattro, passando da 145 a 149, per complessive L. 745.000; le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 19, per l'importo di L. 1.900. Con lascito del compianto Consigliere comm. dott. Gerolamo Serina, abbiamo avuto in dono L. 50.000. Sono state introitate L. 54.201,65 per contributi destinati alla gestione invernale e Lire 40.000 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Tutte queste entrate (tra le quali notiamo L. 15.948,30 del comm. Umberto Grioni; L. 10.000 del cav. Pandini; L. 12.000 della Banca Commerciale Italiana; L. 8.000 della Cassa di Risparmio di Milano; L. 19.153 versate da Enti varî, da persone e Patronati patrocinatori di bambini poveri), attestano il continuo interessamento dei Soci, di Enti e Sodalizî per l'Opera benefica del Touring, a favore dei fanciulli poveri e gracili.

Spese. - Le spese per la gestione estiva ammontarono a L. 56.969,35 e quelle per la gestione invernale a L. 46.054; complessivamente a L. 103.023,35, contro L. 102.297,35 dell'esercizio 1932. Tale uguaglianza di spesa nei due esercizî è indice della regolarità raggiunta nella gestione della Colonia.

Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono in numero di 292 per 8652 giornate, e nella stagione invernale 60 per 5499 giornate complessive, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 6,58 per l'estate, L. 8,37 per l'inverno e di L. 7,28 per le due stagioni riunite.

Non meno degli altri anni, sentiamo il dovere di porgere i sentimenti della nostra profonda gratitudine verso tutte le persone che svolgono la loro preziosa opera a favore del Villaggio, con alto spirito di abnegazione, tutto rivolto al benessere fisico e morale dei piccoli beneficati. Tra esse eccellono Adele e Mario Tedeschi (quest' ultimo benemerito Consigliere del Sodalizio da dieci anni) ai cui nomi s'intitolano i campi di giuochi del Villaggio offerti dal Vostro Consiglio nella scorsa estate: modesto riconoscimento di una attività fervida e instancabile tutta rivolta al bene della fortunata colonia.

CONSOCI,

Se avrete avuto la pazienza di leggere questa relazione, non vi sarà riuscito difficile di constatare come alla convenienza materiale dell'associazione al Touring, sia da aggiungersi un vantaggio di alto valore morale (*non de solo pane vivit homo*). Avrete potuto misurare la vastità e la complessità dell'opera che il Touring ha compiuto nel breve giro di un anno: con pubblicazioni di carattere culturale e pratico fervidamente patriottico; con iniziative destinate a nobili propagande; con collaborazioni in importanti campi della vita pubblica: la bonifica montana, le strade, l'aeronautica; col mettere le sue forze a disposizione di imprese che altri Enti avrebbero meno facilmente compiute da soli; infine con una serie di attività che — pure in tempi così felicemente dinamici come i nostri, in tanto fervore di iniziative che il Governo Fascista ha fatto nascere e ancor più ha condotto e va conducendo esso stesso a termine — non possono passare inosservate e costituiscono anzi un non trascurabile elemento nella vita della Nazione. E tutto questo senza perder di vista la solidità del bilancio, e colla nobile compiacenza di veder fiorire, di fianco a tante opere di varia utilità, anche quella di pura beneficenza e di previdenza sociale, che è la Colonia estiva e invernale per bambini gracili e poveri, il bellissimo Villaggio Alpino del Touring.

Di così grandi benemerenze — chiamiamole così, senza falsa modestia — i Soci del Touring possono legittimamente attribuirsi una gran parte, perchè è solo la loro partecipazione in folla che le rende possibili; ed è a codesta coscienza di individuale apporto che noi attribuiamo quell'alto valore morale cui abbiamo accennato. Da parte loro Consiglieri e Sindaci sentono ancor più l'alto significato della loro assidua e disinteressata collaborazione (lo Statuto Sociale li mette tutti su un piede d'uguaglianza: nè partecipazioni, nè emolumenti: tutte le cariche sociali sono gratuite). Ma nei loro riguardi ancor più che in quello dei Soci opera il fattore morale, e tutti si sentono orgogliosi di servire una così bella Istituzione, di continuare l' opera genialmente concepita e avviata al successo dai loro sempre ricordati e onorati predecessori. Ma la sanzione attesa e desiderata al giudizio, sempre attenuata dal riconoscimento che si può fare di più, è data dal voto dei nostri Consoci che noi chiediamo inviando loro la scheda di votazione e che essi ci hanno fin qui benevolmente e unanimemente accordato.

Se anche questa volta la loro approvazione si manifesterà con uguale chiarezza, noi non l'usurperemo a tutto nostro benefizio, ma ne faremo giusta e dovuta parte a tutti i nostri Collaboratori, che sono legione — anzi legioni se consideriamo che soltanto i nostri benemeriti Consoli assommano a 8622 — ed equamente l'attribuiremo a quella non troppo numerosa ma intelligente, attiva, devota schiera dei funzionari del Touring che sotto l'energica guida del valoroso Segretario Generale, dott. Gerelli, compie opera quotidiana per svolgere nel modo migliore le direttive del Consiglio, che è lieto di manifestare ad essi anche qui la sua gratitudine.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO DEL T. C. I. CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1933

È un po' difficile riferire ogni anno sul Bilancio del Touring senza ripetersi o dover parafrasare quanto è stato già detto per esercizî precedenti; poichè i nostri rendiconti mantengono una costante fisionomia, una regolare continuità nelle cifre, e gli avanzi di gestione variano entro limiti ristretti, anche se le consistenze, le rendite e le spese seguono un passo accelerato, in relazione al crescente numero dei Soci.

Mentre il Patrimonio disponibile, costituito dagli avanzi di gestione, si avvantaggia quest'anno di L. 174.693,99, raggiungendo la cifra complessiva di L. 3.434.472,40, il Fondo intangibile, costituito dalle quote dei Soci Vitalizi, che ha le vere caratteristiche di un deposito, per il servizio dei medesimi, ha avuto, come già da alcuni anni, un notevole incremento, che è stato quest'anno di L. 2.373.350, portandosi a un totale di lire 34.104.875, e riunendo così nelle mani del Touring, colle quote dei Soci Fondatori della sede di L. 432.900, la cospicua somma di Lire 37.972.247,40.

Lo studio del vostro Consiglio è sempre diretto a dare maggior estensione all'azione del Sodalizio, seguendo l'incremento dei redditi, e a contrarre le spese; i risultati soddisfacenti, ormai consuetudinari, vanno messi in relazione colle difficoltà superate, data l'entità delle cifre in gioco, e il contrarsi dei redditi patrimoniali, per la provvidenziale cura del Regime di adeguare al limite più basso possibile gli elementi di costo della produzione. Un confronto col Bilancio 1932, mette in immediata evidenza l'accrescimento delle Attività Sociali, nella voce «Valori Pubblici e Privati»; sommando quest'importo alla cifra della Cassa e a quella dei conti correnti, detraendo poi dal totale delle Attività le partite di giro, che trovano precisa rispondenza al passivo e le anticipazioni, appaiono di minima importanza tutte le altre cifre in cui si conteggiano le residue Attività; sono cioè meno di 2.000.000 di Lire, contro oltre 43.000.000 di valori liquidi, di tutto riposo e di facile realizzazione.

Con questo non intendiamo sottovalutare le altre nostre Attività (consistenti nel preziosissimo materiale cartografico, nel mobilio, e per la maggior parte in pubblicazioni in corso di distribuzione, o in residui di precedenti, convenientemente selezionate) per una prudenziale valutazione, essendosi rinunciato poi a ogni valorizzazione per le opere più invecchiate o fuori vendita.

L'aggiornamento della valutazione dei Titoli, escluse le obbligazioni, rimaste al valore di acquisto, e in ogni modo non oltre il limite del loro valore nominale, ci ha permesso di incrementare al Passivo, fino alla notevole somma di L. 1.611.133 il Fondo fluttuazione valori.

Un'osservazione simile a quella già fatta sull'attivo del Bilancio, possiamo ripetere per la parte Passiva. Togliendo anche qui dal totale il Patrimonio, le partite di giro, le anticipazioni, e i diversi fondi prudenziali, emerge la cifra effettiva delle sole e reali passività, nell'importo relativamente modesto di Lire 1.770.757,70 alla voce Fornitori e diversi.

I risultati della situazione Patrimoniale concordano col saldo delle Rendite e Spese, e converrà qui notare la stabilità dei redditi per le quote Sociali, degli interessi sul Capitale, e la diminuzione spiegabilissima negli anticipi e contributi dei Soci, che trova rispecchio nella riduzione delle spese nella voce pubblicazioni.

Perfetta regolarità abbiamo sempre riscontrato nelle revisioni contabili e nelle verifiche di Cassa; invitati cortesemente, abbiamo preso parte a tutte le riunioni del Consiglio e della Direzione, consentendo nelle deliberazioni presevi.

Non è nostro compito parlare dell'opera del Touring, sotto gli aspetti ben più elevati e interessanti della sua multiforme attività, che si svolge nel campo vastissimo delle iniziative turistiche e della propaganda per la diffusione della cultura geografica; le cifre del Bilancio, di cui abbiamo fatto un sommario commento, sono l'espressione di un'alta idealità in atto, che inspirandosi alle direttive del Regime contribuisce a diffondere fra tutti gli Italiani il culto, la conoscenza, l'ammirazione per la nostra adorabile Patria.

E ora, signori Consoci, speriamo che il vostro voto conforti con una piena approvazione l'opera assidua, instancabile, disinteressata, della Presidenza, della Direzione, del Consiglio, nonchè quella di tutta la benemerita schiera dei nostri funzionari e dei mille e mille noti e ignoti che offrono la loro preziosa collaborazione, in comunione di affetto con noi per questo Sodalizio tutto rivolto a far conoscere sempre meglio e ad amare sempre più questa nostra impareggiabile Terra.

28 Marzo 1934-XII.

I SINDACI:

Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. ANGELO LONATI
Rag. Dott. G. B. ROCCA

BILANCIO CONSUNTIV

Situazione patrimoni

ATTIVITA'

Voce	Tasso	Nominali	Valore	Cent.	Totale
Valori pubblici e privati:					
Consolidato	5 %	L. 6 684 700	L. 6 417 312	—	
Buoni del Tesoro Novennali	5 %	» 4 900 000	» 4 669 243	15	
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 2 045 000	» 1 518 412	50	
N. 626 Obbl. Debito Redimibile	3 %	» 313 000	» 190 930	—	
» 2275 Cartelle Fond. Venezie	5 %	» 1 137 500	» 1 094 134	—	
» 2794 » » »	6 %	» 1 397 000	» 1 333 799	70	
» 1945 » » Sarde	6 %	» 972 500	» 876 747	65	
» 1200 » » Monte dei Paschi	5 %	» 600 000	» 600 000	—	
» 1970 » » » » »	6 %	» 985 000	» 965 753	10	
» 1885 » » Cassa Ris. Bologna	5 %	» 942 500	» 942 500	—	
» 2184 » » Ist. S. Paolo Torino	5 %	» 1 092 000	» 985 420	80	
» 2000 » » Cassa Risp. Milano	5 %	» 1 000 000	» 986 000	—	
» 2060 » » » » »	6 %	» 1 030 000	» 1 030 000	—	
» 1953 » » Ist. Cr. Fond. Roma	6 %	» 976 500	» 930 995	10	
» 310 Obbl. Cons. Opere Pubbl. - Roma	4.50 %	» 155 000	» 141 050	—	
» 2395 » » » » »	5 %	» 1 197 500	» 1 172 492	50	
» 3125 » Istituto Cred. Opere Pubbl. Utilità - Roma	6 %	» 1 562 500	» 1 490 125	—	
» 401 » Risanamento Napoli	5 %	» 200 500	» 162 405	—	
» 347 » Ferrovie Italiane	3 %	» 173 500	» 87 097	—	
» 200 » Ferrovie del Tirreno	5 %	» 100 000	» 91 000	—	
» 576 » Prest. Unif. Napoli	5 %	» 57 600	» 38 304	—	
Buoni fruttiferi Banco di Napoli	3.50 %	» 100 000	» 100 000	—	
Azioni di Società Immobiliari			» 15 569 353	80	
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring: N. 11950 (di cui N. 4329 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)			» 1 195 000	—	
Diversi			» 5 382	—	
					42 593 457
Conti Correnti presso Banche e Cassa				L.	425 352
Attività diverse relative alla Sede				L	346 749
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi), esistenza				»	221 397
Guida d'Italia del T.C.I.: Edizione in francese, inglese, tedesco (10 volumi), esistenza				»	89 703
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, esistenza				»	23 320
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli				»	52 075
Attraverso l'Italia: Esistenza dei primi 4 volumi				»	102 650
Grande Atlante Internazionale: Esistenza				»	267 840
Pubblicazioni diverse: Esistenze				»	220 919
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.				»	12 656
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti (esposta per memoria in)				»	1
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino				»	52 000
Mobili, macchine e pietre litografiche incise				»	301 500
Depositi presso terzi a cauzione				»	5 588
Valori di terzi in deposito: per trittici				»	10 802 609
: Premio Concorso Brioschi				»	28 299
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari				»	1 965 589
Gestioni diverse:					
Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L. 3 194 061	76	
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario			» 747 686	60	3 941 748
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1934				L.	1 476 532
				L.	62 929 989

DELL' ESERCIZIO 1933

31 Dicembre 1933

PASSIVITÀ

Voce		L.		L.		L.		L.	
Quote versate dai Soci annuali per il 1934:									
Rinnovazioni Italia N. 96 262 . . a L. 15	L.	1 443 930	—						
» Estero » 1 428 . . » » 25	»	35 700	—						
N. 97 690				1 479 630	—				
Nuove iscrizioni Italia N. 3 383 . . a L. 17	L.	57 511	—						
Nuove iscrizioni Estero » 100 . . » » 27	»	2 700	—						
N. 101 173				60 211	—	1 539 841	—		
Quote anticipate dei Soci quinquennali	L.					62 580	—		
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»					1 025 181	95		
Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Attraverso l'Italia, Rimboschimento, indennità di licenziamento al personale, e lavori diversi						2 411 701	40		
Anticipazioni di Soci e varie pel 1934 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «Le Vie d'Italia e del Mondo», a «L'Albergo in Italia», a «L'Alpe», a «Le Strade», ecc.	»					1 681 090	—		
Cartelli indicatori — Fondo da erogare	»					73 000	—		
Fornitori e diversi	»					1 770 557	70		
Depositi a cauzione	»					10 000	—		
Valori di terzi in deposito per trittici	»					10 802 609	—		
Gestioni diverse:									
Villaggio Alpino del Touring (contropartita)	L.			3 194 061	76				
Istituto Sperimentale Stradale - idem	»			747 686	60	3 941 748	36		
Premi per i concorsi	L					28 299	30		
Fondo fluttuazione Valori	»					1 611 133	—		
						24 957 741	71		
Patrimonio sociale:									
a) N. 211 073 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1932.	L.			31 731 525	—				
» 8 461 » » iscritti nell'anno:									
Italia N. 8 229.	»			1 575 400	—				
Estero » 232.	»			69 000	—				
N. 219 534 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1933.	L.			33 375 925					
Supplementi di L. 50 pagati al 31-12-32 N. 14 570 . .	L.	728 500	—						
Supplementi di L. 50 pagati nell'anno » 9 . .	»	450	—	728 950	—				
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			34 104 875	—				
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:									
Loro contributi al 31 Dicembre 1932 . . N. 4 287 quote									
Nuove quote sottoscritte nel 1933 . . . » 42									
Totale N. 4 329 quote	L.			432 900					
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1932 . .	L.	3 258 142	31						
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . . .	»	1 636	10						
	»	3 259 778	41						
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.	174 693	99	3 434 472	40			37 972 247	40
							L.	62 929 989	11

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1933

RENDITE

Soci annuali 1933 - Annualità riscosse durante l'anno:

Voce				Parziale		Totale	
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali	Italia	N. 170 336	L.	2 555 040	—		
	Estero	» 2 259	L.	56 475	—		
		N. 172 595				2 611 515	—
Nuove iscrizioni	Italia	N. 22 587 a L. 17	L.	383 979	—		
	Estero	» 911 a » 27	»	24 597	—		
		N. 23 498				408 576	—
			L.			3 020 091	—

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	196 093
Vitalizi	»	219 534
Vitalizi a rate	»	11 531
Totale	N.	427 158

Voce		Parziale		Totale	
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			102 323	65
Interessi sui Valori pubblici e privati	L.	1 956 374	70		
Interessi sulle somme depositate presso le Banche	»	64 618	05		
				2 020 992	75
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altro	L.			3 505 404	90
Introiti diversi	»			97 933	62
	L.			8 746 745	92

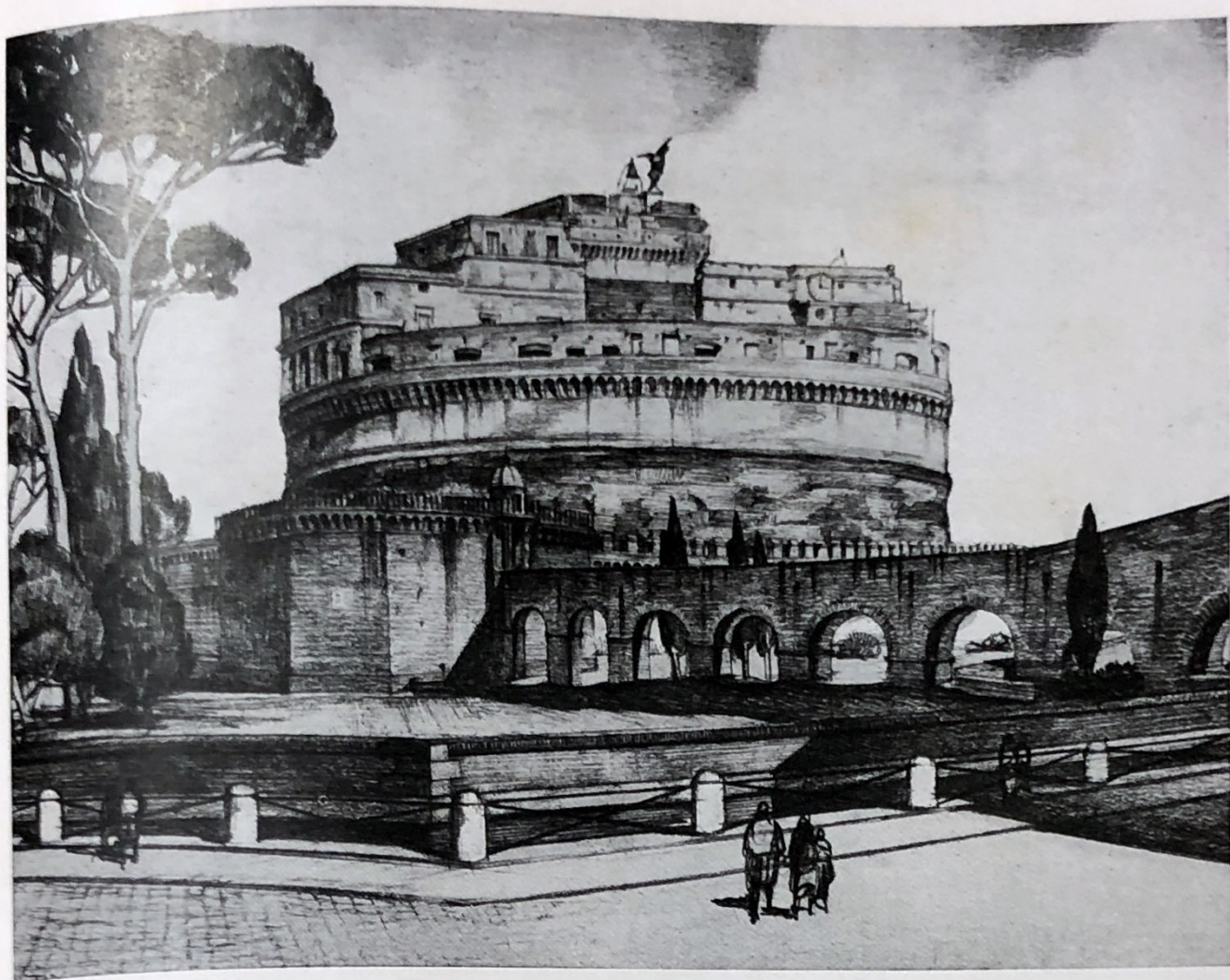
SPESE

Voce		Importo	
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e del Mondo» «L'albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Sicilia; Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte I - Volume II; Carta d'Italia al 500.000; Foglietto d'informazioni, Varie	L.	6 174 585	90
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Uffici Succursali, Convegni, Congressi e spese per organizzazione gite, ecc.	»	402 282	70
Spese generali e Servizi speciali pei Soci - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	1 341 117	53
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, pubblicazioni, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	375 825	65
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto sperimentale stradale e spese di propaganda	»	90 669	35
Varie	»	187 570	80
	L.	8 572 051	93
Quota che si passa al fondo di riserva	»	174 693	99
	L.	8 746 745	92

IL PRESIDENTE
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

LA NUOVA SISTEMAZIONE DELL'AREA CIRCOSTANTE ALLA MOLE ADRIANA, SECONDO IL PROGETTO.

PER LA MAESTÀ DI UN MONUMENTO INSIGNE

L'isolamento della Mole Adriana a Roma

Meravigliosamente possente nelle sue linee architettoniche sorge, sulla riva destra del Tevere, la Mole Adriana, ormai libera da ogni muro di cinta e da tutte quelle costruzioni che, serrandola da vicino, la soffocavano e le toglievano ogni grandiosità d'assieme.

Il poderoso mastio, dominando la Città Eterna, sembra sfidare i secoli, sintetizzando in sè tutte le glorie passate, dai tempi di Roma imperiale a quelli dei Papi: sono secoli e secoli di storia, episodi grandiosi che tornano necessariamente nella nostra memoria quando ci si attarda sotto i meravigliosi pini e i viali di elci, che, con il fossato pentagonale di Pio IV, ora nuovamente portato alla luce, costituiscono la cornice superba che pone in pieno valore e mette in vivo risalto l'opera voluta da Adriano come sepolcro per sè e per i suoi successori.

Gli occhi dell'Imperatore dovevano essere ancora pieni delle incomparabili visioni della bellezza greca, riportate dai suoi lunghi viaggi in Oriente, quando egli stesso ideò nelle sue linee generali, con l' aiuto dell' Architetto Decriano, questo superbo edificio. Siamo nel 135 d. C.; Settimio Severo sarà, nel 201, l'ultimo ad esservi seppellito: dopo più di mezzo secolo di oblio, l'Imperatore Romano si servirà della Mole a scopo di fortificazione e vi addosserà le sue mura.

Da quel giorno la Mole, il Mausoleo, di-

LA PIATTA E INDECOROSA CINTA DEL CASTELLO PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI (1931).

venta fortezza; e, con l'andare dei secoli, uno dei castelli più agguerriti e più difficilmente espugnabili d'Italia.

Nel 410 la grande ondata barbarica si avventa su Roma e contro la civiltà di Roma; Alarico coi Goti fa scempio della città e tenta distruggere la Mole stessa. Ma la Mole resiste; essa rimane a giganteggiare, protagonista ormai, nell'Evo Medio, di tutti gli episodi più salienti di Roma, siano questi delitti orribili come quelli di Teodora e Marozia; siano atti di strenuo coraggio come quelli del popolo di Roma che, intorno a Crescenzio, ostacola l'ingresso ad Ottone III Imperatore straniero; siano orribili vendette o tradimenti, come quello dello stesso Ottone che ottiene la resa del castello solo dopo aver promesso salva la vita e l'onore delle armi a Crescenzio, che invece fa poi impiccare ai merli più alti della fortezza.

Ma è nel 1277, essendo Papa Nicola III che il Castello diventa, possiamo dire, ufficialmente il fortilizio del Papa. È Nicola III infatti che costruisce, utilizzando parte delle mura fatte da Leone IV nell'846, dopo l'invasione dei Saraceni, il famoso « Passetto », o «Corridore di Borgo» passaggio sopraelevato e chiuso che, congiungendo il Vaticano con il Castello, permetteva ai Papi di celermente e senza pericoli rifugiarsi al sicuro sia dal nemico,

IL CASTELLO DI SANT ANGELO

CASTEL SANT'ANGELO, COME È RAFFIGURATO IN UNA STAMPA DI IGNOTO DEL XVI SECOLO.

(*fot. Istit. Fotogr. Ital., Roma*)

IL TEVERE, COL PONTE SANT'ANGELO E IL CASTELLO (A DESTRA, IN FONDO, LA MASSA MARMOREA DEL PALAZZO DI GIUSTIZIA).

VISIONE GENERALE DELLE CASERMETTE DI URBANO

sia dalle non rare sommosse popolari (1).

La storia incalza e i fatti si susseguono sempre più intensi: nel 1328 Ludovico il Bavaro si fortifica in Castello; pochi anni dopo vi si rifugia Cola di Rienzo, al tramonto della sua fortuna; tra il 1389 e il 1455 varî Papi, tra cui, in ispecie, Bonifacio IX e Nicola V, curano l'opera di restauro, rimediando ai danni che nel 1378 i Romani Urbanisti, nella lotta per lo scisma d'Occidente, avevano arrecato al monumento.

Nel 1434, Castel Sant'Angelo è testimonio della morte del Cardinale Vitelleschi, reggitore di Roma per Eugenio IV; nel 1453 viene impiccato a quegli stessi merli, che già videro la morte del tradito e valoroso Crescenzio, Stefano Porcari, sognatore della restaurazione dell'antica Repubblica.

Seguono gli anni più difficili del Papato: quelli di Alessandro VI. Antonio Sangallo il Vecchio per ordine di lui esegue parecchi lavori che trasformano completamente il Castello dalla sua fisionomia iniziale. Il Sangallo costruisce infatti quattro torrioni ottagonali elevati ai quattro angoli del basamento quadrato, che aumentano notevolmente la efficienza bellica e difensiva della fortezza stessa. Presentiva forse Alessandro la venuta di Carlo VIII, e la susseguente spaventosa invasione delle truppe di Carlo V, con quel Sacco di Roma che, nel 1527, doveva mettere a così dura prova il Castello ed il suo strenuo e disperato difensore Clemente VII?

Proseguiamo nei meandri della storia.

I lavori intorno al Castello non finiscono qui; è nel 1561, infatti, che si ha, per opera di Pio IV, la ricostruzione della terza cinta di Castel S. Angelo, già fatta pochi anni prima da Paolo IV. Ed è appunto questo fossato pentagonale, completamente colmato verso il 1860, che oggi, col progetto dell'architetto Attilio Spaccarelli, è tornato nuovamente alla luce dopo mesi di intenso lavoro.

La cinta, aveva, naturalmente, còmpito eminentemente difensivo, come quegli orec-

(1) N. d. R. - Per la storia di questo «Corridore» si veda l'interessante articolo di G. Mancini nel fascicolo di dicembre del 1927 di questa Rivista; per altre informazioni sulla fortezza e sugli appartamenti con le opere d'arte in essi contenute, si legga lo scritto di G. [illegible] nel fascicolo di novembre [illegible] de «Le Vie d'Italia e dell'America Latina».

PADIGLIONE CHE ACCOGLIEVANO IL MUSEO DEL GENIO.

chioni e le rientranze nei fianchi fatte fare in seguito da Urbano VIII. Mutano dopo la scoperta della polvere le armi offensive, le quali ormai si vanno sempre più perfezionando; occorre quindi adattare le fortezze alle nuove invenzioni, alle nuove necessità strategiche.

Il Castello, intanto, mentre gli architetti lavorano a rinforzarlo e ad agguerrirlo, seguita a vivere episodi di tragicità medioevale. Ecco la prigionia ed i processi della Cenci e di Giordano Bruno; ecco la decapitazione di Giacinto Centini, accusato di aver tentato, con arti magiche, di far morire Urbano VIII.

Gli anni che seguono sembrano invece essere più calmi. La stravagante Cristina di Svezia ama attardarsi sulle terrazze più alte del Castello a compiervi qualcuna delle sue [illegible].

Giuseppe Balsamo, Conte di Cagliostro, conosce per volere di Pio VI, e più ancora per colpa di sua moglie, quanto sia dura la prigionia del Castello, ch'egli ha meritata per aver voluto fondare a Roma una loggia massonica di rito Egiziano.

Gli anni volano: ecco l'occupazione francese (1798), ecco i primi fervori patriottici. Gli ultimi prigionieri politici del Castello sono appunto patriotti rinchiusi da Gregorio XVI e da Pio IX. Vengono poi intraprese (1860) le demolizioni delle difese esterne (spalti e fossato di Pio IV e Urbano VIII) che consentono di effettuare la costruzione di nuove strade e di case.

La costruzione dei muraglioni del Tevere ed il prolungamento di Ponte S. Angelo, portato da tre a cinque archi, impongono nuove demolizioni che colpiscono quasi totalmente le due punte stellari situate a sud della cinta di Pio IV. La fronte del basamento quadrato romano, fiancheggiato dai bastioni di S. Giovanni e di S. Matteo, rimane affondata per quattro o cinque metri nella strada del lungo Tevere.

Il Castello rimane caserma, carcere militare, magazzino di materiali da guerra fino al 1901, quando finalmente il Generale Mariano Borgatti diede inizio a quei lavori di restauro e di riordinamento, specie nell'inter-

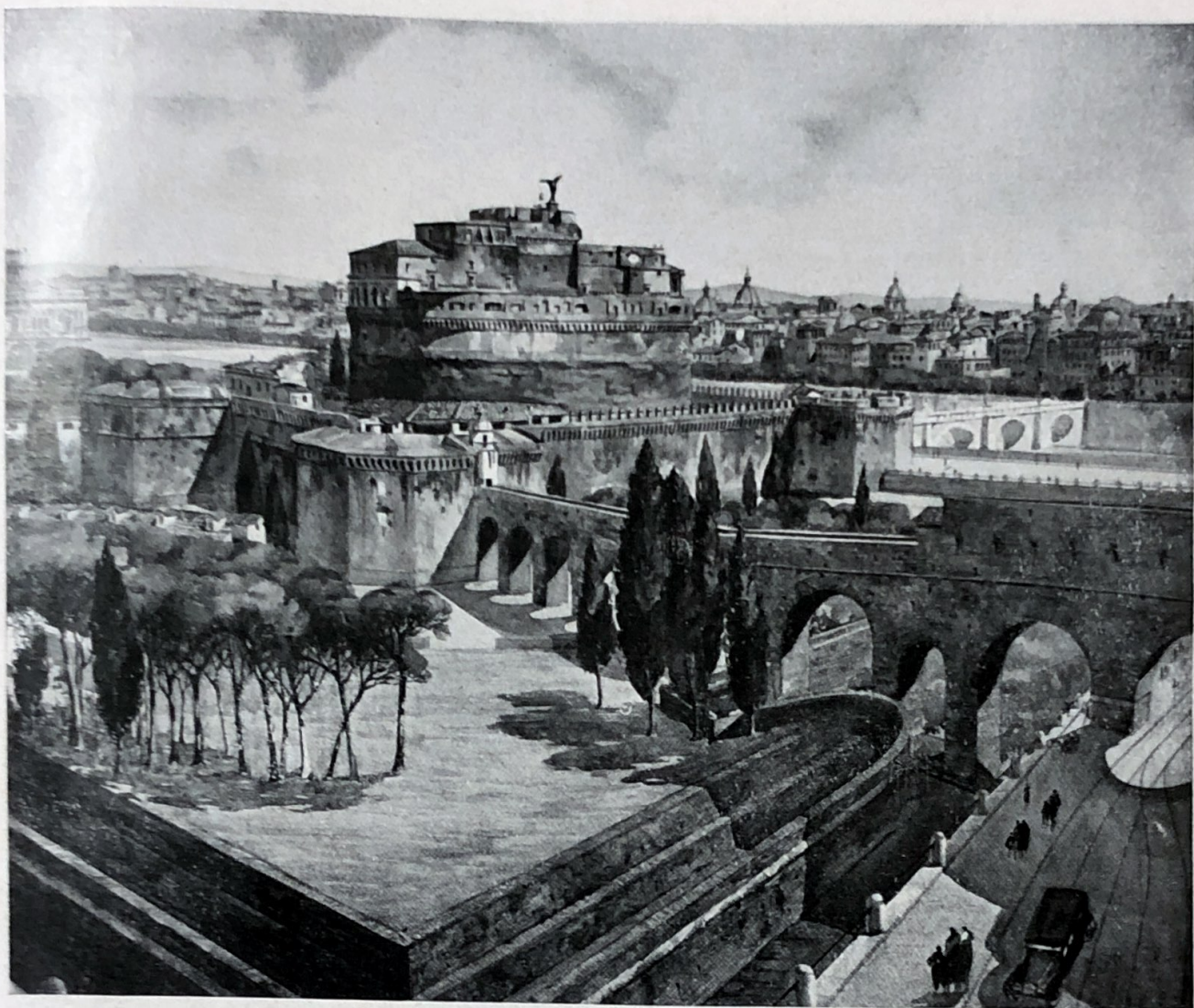
STATO AVANZATO DEI LAVORI DI STERRO DELLE MURA ESTERNE DI CASTEL S. ANGELO.

UN VIALE DEL PARCO PRESSO IL CASTELLO.

no dell'edificio, che hanno legato per sempre il nome dell'illustre Generale al Castello stesso.

Nel 1910 vengono sgombrate da cavalli e da truppe le casermette di Urbano VIII, e nel 1911 avviene la sistemazione del Museo del Genio Militare entro le casermette stesse. Queste, e tutta l'area intorno al Castello, vengono affidate, pochi anni dopo, al Ministero della Guerra, mentre il Castello, circoscritto alla base quadrata, viene affidato al Ministero della Pubblica Istruzione.

I lavori ora ultimati, voluti dal Duce e realizzati rapidamente dal progettista (ad un tempo Direttore dei lavori) riguardano essenzialmente ed esclusivamente la sistemazione di quest'area intorno al Castello, già affidata, come abbiamo detto, al Ministero della Guerra fin dal 1914, ed in parte occupata dal Museo del Genio.

Lungo tutto il tracciato del fossato pentagonale di Pio IV completamente sotterrato, s'ergeva un muro, alto in alcuni punti più di tre metri, coperto da vistosi cartelloni pubblicitari che, circoscrivendo la zona, to-

ISOLAMENTO DELLA MOLE ADRIANA - VEDUTA DAL BASTIONE DI S. PIETRO.

glieva, specialmente dalla parte del Lungo-Tevere che costituisce il fronte stesso, ogni visuale dei superbi e poderosi fianchi della Mole; non solo, ma anche quella dei bei viali di elci e di pini, che restavano così completamente sottratti al godimento della popolazione.

Ora il muro di cinta è abbattuto, ed in suo luogo, i romani possono ammirare, per quattro lati, il poderoso bastione del fossato di Pio IV.

La cinta pentagonale oggi scoperta, degna cornice della Mole, dimostra l'unicità dell'ambiente, conferisce a tutto il complesso un rapporto di spazi e di proporzioni fino ad oggi impensato e viene a formare pel pubblico una delle rivelazioni più impreviste e uno dei lati più attraenti e più grandiosi dell'opera.

Tutta l'area, riordinata a giardini e aperta al pubblico, serve ora come parco.

Le Casermette, occupate dal Genio, antiestetiche nella linea, ingombranti e — oltretutto — insufficienti nonchè indecorose come locali d'un'Arma che tanti preziosi servigi ha reso in guerra, sono ormai abbattute ed al loro posto si aprono giardini. Il Genio già costruisce altrove un nuovo edificio organico e sufficiente ai suoi bisogni, così che meglio potrà attestare ai numerosi visitatori il progresso immenso che esso ha compiuto nel volgere di pochi anni, e la sua utilità in guerra.

Un'altro edificio — il Dispensario antitubercolare Regina Elena — è anch'esso scomparso. Sorto con carattere provvisorio nel 1911, era ormai giunto il momento di rimuoverlo per trasportarlo in zona più adatta, oltre che per ragioni estetiche, anche per una considerazione d'ordine pratico. Il suo fine di dispensario per il popolo non poteva infatti più essere assolto pienamente ed efficacemente dopo che la zona popolare si era spostata, con gli anni, verso il quartiere Trionfale.

(fot. Alinari)

UN SUGGESTIVO ASPETTO DELL'INTERNO DI CASTEL SANT'ANGELO - UN PASSAGGIO FRA LE MURA E LA MOLE ADRIANA.

Era stato detto da Mussolini nel 1925 al primo Governatore di Roma: « I monumenti millennari della nostra storia devono giganteggiare nella necessaria solitudine... ». Ora il Castello, tanto caro ai Romani, giganteggia, solo, in un'area sgombra, di ampiezza superiore — e di non poco — alla piazza di San Pietro.

Alcuni dati serviranno meglio di qualsiasi parola a dare il senso della grandiosità e dell'entità del lavoro compiuto.

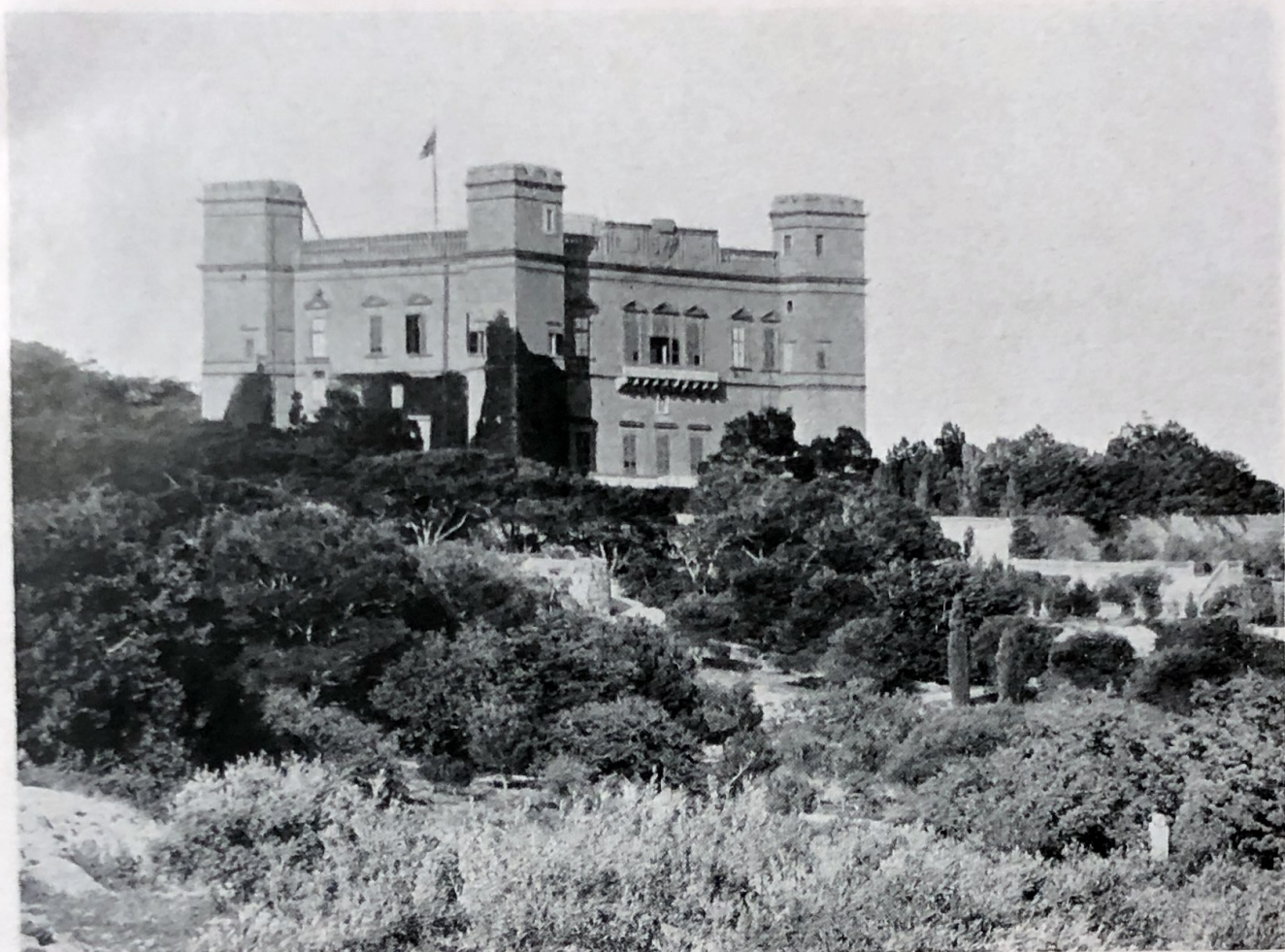
È stata messa in valore un'area globale di 6.000 mq., pari all'area che occuperebbero tre Colossei; sono stati asportati 125.000 mq. di terra — la metà circa di quanti ne furono tolti nel meraviglioso lavoro di Via dell'Impero — mediante tre escavatrici meccaniche, capaci di escavare 90 mc. di terreno all'ora.

Cinquecento operai hanno trovato lavoro per più mesi. Circa cinquecento alberi, tra pini ed elci ombreggiano il parco e varie migliaia di piante di ogni genere fanno di questa zona, già abbandonata, il ridente giardino che tutti oggi possono vedere e ammirare.

Un'ultima cifra, la conclusiva e cioè il costo del lavoro: circa tre milioni. Questa cifra, posta a raffronto con le precedenti, sta a dimostrare con quanto amore oggi si guardi a Roma per farla sempre più bella, più degna del suo passato e dell'avvenire che le spetta.

È qui infatti che il Dispensario è risorto e svolge la sua benefica attività.

Sono scomparse anche altre casette e casupole, costruite chissà da chi e chissà perchè. Il « Passetto », lo storico passaggio già innanzi accennato, rimane liberato dagli edifici che lo occultavano; ora tutto è giardino lieto e festoso intorno a Castello, e grida di bimbi e sorrisi di mamme lo allietano.

GIORGIO MARTINI.

MALTA - IL PALAZZO VERDALA (BOSCHETTO).

LE VILLEGGIATURE DEI GRAN MAESTRI DELL'ORDINE DI MALTA

ALLORQUANDO nel 1530 l'Imperatore Carlo V concedette all'Ordine Gerosolimitano l'isola italianissima di Malta con Gozo e Comino in feudo nobile, libero e perpetuo, dipendente dalla Corona di Sicilia, prima cura dei Cavalieri fu quella di sistemarsi come meglio poterono nella Notabile — detta anche Città Vecchia — capitale allora dell'isola.

Dopo il memorabile assedio del 1565, il Gran Maestro La Valletta tracciò il piano di una nuova città fortificata sulla punta Sceberras, circondata da tre lati dal mare, la quale da lui prese il nome. Mancava però ai Gran Maestri un luogo di soggiorno estivo: La Valletta aveva un casino, nella località detta il Boschetto, fatto costruire tra il 1557 e il 1558, a pochi chilometri dalla Città Notabile, ma si trattava di un edificio di assai modeste proporzioni — un casino da caccia — immerso nel verde degli alberi, lontano da qualsiasi rumore, tranquillo e solitario. Fu qui che purtroppo lo colse il malessere che doveva condurlo alla tomba, un giorno che egli si era recato a caccia nei pantani di Bur Marrad. Questo casino fu pure il ritrovo favorito dei suoi immediati successori, Pietro del Monte e Giovanni de la Cassière. Ma chi gli diede la imponente forma attuale fu il Gran Maestro Ugo Loubens di Verdala, fastoso signore, amante del lusso e degli svaghi campestri. Dopo di Aubusson egli fu il secondo Reggitore dell'Ordine rivestito della Sacra Por-

(*fot. E. A. Gouder, Malta*)

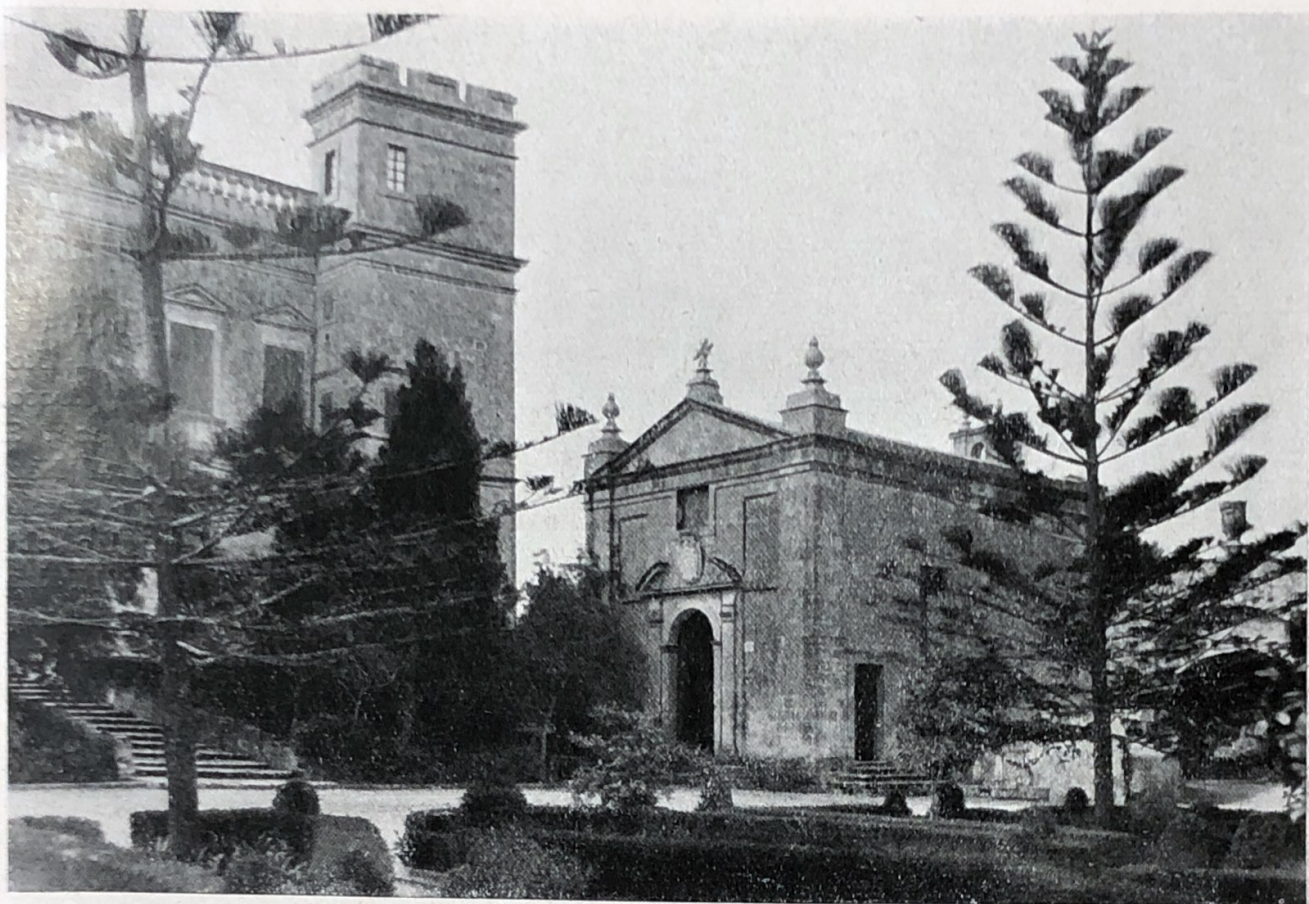
MALTA - PALAZZO VERDALA. - UNA SALA.

pora Romana, col titolo di Diacono di Santa Maria in Portico, e fu il primo a porre sul suo stemma la corona ducale. Molto amico di Casa Savoia, egli concesse il titolo di Balì d'Armenia, facendolo appositamente rivivere, al Principe Filippo figlio di Carlo Emanuele I.

Allorquando egli salì al seggio Magistrale nel 1581, nella casina non vi erano comodità di sorta e le poche camere destinate ad abitazione della Corte erano umide e disadorne. Il Gran Maestro decise allora di far innalzare un sontuoso edificio in una posizione assai pittoresca — un poggio — ove esisteva una torre antica, fatta costruire da una famiglia il cui nome non ci è stato tramandato, e ne affidò l'incarico all'ingegnere maltese Gerolamo Cassar, il quale aveva di già costruito il Palazzo Magistrale e la Chiesa concattedrale di San Giovanni in Valletta.

Ne risultò, più che una villa, un palazzo piuttosto massiccio in pietra di Malta, a tre piani, l'ultimo dei quali coronato da una balaustra. Come lo vediamo ancora oggi, nella sua forma quadrangolare fiancheggiato agli angoli da quattro torri, nello stile del tardo Rinascimento italiano, esso non manca di leggiadria, sebbene rassomigli molto più ad un castello fortificato che ad una villa. Infatti si diceva che il tetto fosse così robusto da poter sostenere alcuni pezzi di artiglieria.

Il Palazzo aveva un solo ingresso con ponte levatoio che dava nel cortile d'onore; al disopra della porta si leggeva un'iscrizione latina, tuttora esistente.

Il piano terreno era occupato dai servizi, cucina, dispensa, sale e rimesse per più di 25 cavalli. Al primo piano si trovava l'appartamento del Gran Maestro, costituito da parecchie stanze assai vaste e bene illuminate, a decorare alcune delle quali di buoni affreschi venne chiamato il pittore fiorentino Filippo Paladini. Questi vi rappresentò, fra il 1590 e il 1593, i fatti principali della vita del Gran Maestro: la sua elevazione al Supremo Magistero, il suo viaggio a Roma, la sua nomina a Cardinale avvenuta il 18 dicembre 1587, ed altre di lui imprese: otto in tutto. Questi affreschi, sotto i quali si leg-

(*fot. E. A. Gouder, Malta*)

PALAZZO VERDALA - INGRESSO E CAPPELLA.

(*fot. E. A. Gouder, Malta*)

GIARDINO DEL PALAZZO VERDALA.

MATTIA PRETI - PALA D'ALTARE NELLA CAPPELLA DEL PALAZZO VERDALA.

gono diciture esplicative in italiano, vennero restaurati nel 1853 da L. Micallef.

Nella camera da lui usata come sala da pranzo, sulla porta d'ingresso leggesi in latino: *Cedant curae loco;* vi si vedono, oltre agli stemmi Verdala, quelli del Gran Maestro Pinto, più quattro figure femminili rappresentanti la Guerra, la Pace, la Religione e l'Ordine Gerosolimitano.

In altre stanze, adibite ora ad usi diversi, vedonsi le armi dei Gran Maestri Manoel de Vilhena, Perellos e Pinto.

La camera attualmente adibita a studio del Governatore dell'isola, è decorata di affreschi moderni con vedute del Gran Porto di Valletta, più un ritratto del Gran Maestro Ximenes e un altro di un Cardinale ignoto. Naturalmente, sparsi nelle varie camere, esistono molti quadri, uno dei quali rappresenta la partenza di tre galere portanti la bandiera del Gran Maestro Pinto, che al Capo Passero liberarono dai Corsari tripolini un vascello napoletano. Vi si ammirano inoltre affreschi con le figure di Profeti dell' Antico Testamento, fatti memorabili dell'Ordine e le divinità pagane, Flora, Marte, Pallade, Venere, Bacco, Diana, Nettuno, Ercole, ecc. Si vede pure un busto del Gran Maestro Manoel de Vilhena, il quale, dopo il Verdala, fu quello che maggiormente risiedette nel Palazzo e concorse in notevole misura ad abbellirlo, unitamente al giardino.

Il Verdala ampliò inoltre notevolmente, per via di permuta col Vescovo di Malta, il parco, nel quale fece tracciare ampî viali ombrosi ed ornò di nicchie, cascate d'acqua e fontane. Fece scavare peschiere — oggi scomparse — e piantare aranci, pini, oleandri, abeti, carrubi, ed altre piante rare e da frutta. Il Palazzo essendo destinato più che a villeggiatura a ritrovo di caccia, volle che il parco fosse popolato di daini, gazzelle, cervi, lepri e fagiani.

Morto il Verdala nel 1595, il Palazzo continuò ad essere la residenza estiva dei Gran Maestri, sebbene Antonio di Paula avesse fatto costruire, come vedremo dopo, la nuova villa di Sant'Antonio. Notevoli abbellimenti vi apportò il Gran Maestro nizzardo Giovan Paolo Lascaris, del quale sussiste ancora nel giardino un arco d'ingresso a volta sul quale spicca il suo stemma.

Una fontana che trovasi nel cortile, con un'iscrizione italiana quasi cancellata che porta la data del 6 febbraio 1694, sembra celebrare la freschezza della sua acqua; lo stemma che l'adorna è quello del Gran Maestro Adriano de Wignacourt.

La cappella del Palazzo venne fatta costruire dal Gran Maestro Nicola Cottoner (1663-1680) ed è dedicata a Sant'Antonio. L'interno non è molto vasto ed è assai semplice. La pala dell'altare esistente rappre-

MALTA - PALAZZO S. ANTONIO.

senta la Madonna col Bambino con al basso inginocchiati, in adorazione, Sant' Antonio abate e San Giovanni Battista. Dietro San Giovanni un angelo tiene la bandiera dell'Ordine, nella quale emerge inquartata la pianta di cotone a grappoli fioriti. L'erudito Valerio Mariani qualifica di capolavoro e di superba pittura questo dipinto, fiancheggiato da due quadri ovali, uno rappresentante San Nicola da Bari e l'altro l'Arcangelo Raffaele col Tobiolo. Tutti e tre sono lavori del celebre Mattia Preti detto il Cavaliere Calabrese, e tendono a glorificare il nome della famiglia Cottoner. L'Arcangelo Raffaele e San Nicola si riferiscono infatti a Raffaele Cottoner che fu Gran Maestro dal 1663 al 1680. L'altare suddetto ha grandi colonne ai lati, ornate con piante di cotone, allusione allo stemma Cottoner; analogamente piccoli angioli scolpiti in pietra sopportano lo stesso stemma.

Va ricordato che nel parco esisteva anticamente una cappelletta dedicata alla Purificazione della Vergine, detta la Zeuxa, fatta costruire dalla famiglia Calava nel 1550 e demolita nel 1887 per le cattive condizioni nelle quali si trovava. Conteneva un bassorilievo raffigurante la Madonna col Bambino e con San Giuseppe, che venne trasferito nella cappella del Palazzo. Una iscrizione ricorda il trasporto avvenuto.

Dopo la costruzione della nuova villa di Sant'Antonio, il Palazzo venne a poco a poco abbandonato dai Gran Maestri e — tranne rare eccezioni — il più rigoroso silenzio si fa intorno all'edificio. Dopo che i Francesi, che avevano occupato l'isola nel 1798, furono sconfitti dai Maltesi l'anno dopo, il Palazzo ospitò i prigionieri, i quali vi rimasero fino al 1814 e non potevano uscire dal giardino. Liberati questi, il Palazzo servì per breve tempo ad uso di fabbrica di seta, indi fu abbandonato totalmente finchè Sir W. Reid (1851-1858) lo riparò e ne fece una residenza di campagna per il Governatore. Sir G. Le Marchant (1858-1864) continuò il lavoro; Sir A. Boston (1878-1884) costruì il muro perimetrale e la casina con la porta sulla via della Notabile e piantò molti rosai. Sir L. Simmons riparò gli stabili, fece costruire i viali, i due ponti in muratura sulla via incassata che porta al Boschetto e il meccanismo per fornire di acqua il serbatoio in una piccola torre.

Oggi il Boschetto è divenuto meta di scampagnate domenicali dei maltesi, ed è visitato sovente dai numerosi forestieri di passaggio per l'isola.

IL GRAN MAESTRO GIOVANNI LA VALLETTA.

***

Senonchè, con l'erezione in Valletta di un nuovo Palazzo Magistrale, dovuto alla munificenza del Gran Maestro Giovanni de la Cassière, essendo il castello Verdala troppo distante dalla nuova capitale, il Gran Maestro Antonio di Paula, eletto nel 1623, volle avere una residenza di campagna un po' più vicina alla città per il disbrigo degli affari della Religione.

Quando ancora egli non era che priore di San Gilio, possedeva, in amenissima posizione tra Casal Attard e Valletta, fuori Porta Reale, un terreno di sua proprietà con diverse case rustiche. Fece abbattere gli edifici, comprò un terreno addizionale, e sull'area di essi iniziò nel 1625 la nuova costruzione con tutte le comodità richieste dai tempi: abitazione civile, scuderie, foresteria, ecc. Le memorie dell'epoca non ci hanno tramandato nè il nome dell'architetto, nè quello degli artisti che furono chiamati a decorarne gli interni: è probabile però che alla costruzione del fabbricato lavorassero schiavi turchi.

Allorchè l'edificio fu compiuto ne risultò un sontuoso palazzotto non molto vasto, ma elegante e arioso, con una torre quadrata, sul tipo delle ville romane, con prospettive, viali, fontane e peschiere. Avendo il di Paula allargato di molto la proprietà, fece piantare aranci, limoni e moltissimi alberi da frutta fatti venire dalla Francia, dalla Sicilia e da altre parti d'Italia. Le fontane alimentavano due vasche o peschiere che furono popolate di pesci fatti venire dalla Sicilia: nelle loro acque crescono oggi i papiri e guazzano i bianchi cigni. Nel 1936 veniva eseguito l'ampliamento del giardino e l'apertura di una strada intorno ad esso.

Dato che si trattava di una residenza destinata ad un Principe ecclesiastico, nel palazzo vi era anche una cappella con la volta decorata da emblemi araldici dei Gran Maestri, mentre sulle pareti erano rappresentati a fresco i fasti della Madonna del Rosario, (o i quindici Misteri del Rosario). Oggi tutto è scomparso. L'altare è ora ornato di un

quadro rappresentante la Madonna del Pilar, che potrebbe essere benissimo opera di Mattia Preti, il Cavalier Calabrese. Il menzionato Valerio Mariani, nell'interessante volume che consacrò a questo estroso artista, dice che il Preti, morendo, lasciò per testamento un quadro raffigurante appunto la Madonna del Pilar, al Gran Maestro Fra Raimondo Perellos (1699). Potrebbe essere questo della Cappella di Sant'Antonio. Non affermo nulla, ma avanzo una semplice supposizione che potrebbe avere il suo valore.

IL GRAN MAESTRO UGO LOUBENS VERDALA.

Antonio di Paula si dilettava assai in questa sua villa ove, come scrive un suo biografo, « frequentemente si divertiva »: ivi anche ospitava regalmente talvolta personaggi di riguardo che giungevano a Malta. Sovente vi dava banchetti e ricevimenti splendidi. Fastoso e munifico, volle che questa villa fosse intitolata al nome del Santo del quale egli portava il nome.

Sotto il di lui Gran Magistero, la marina dell'Ordine si distinse assai in parecchie imprese navali. Egli amò molto Malta e i maltesi e durante il primo anno del suo governo, essendosi manifestata la carestia nell'isola, ottenne dal Vice Re di Sicilia, Filiberto di Savoia, col quale era in ottimi rapporti, larghi rifornimenti di grano per la popolazione. Nel 1626 fondò la borgata di Casal Paula con la bella chiesa di Santa Ubaldesca. Il Papa Urbano VIII che lo teneva in molta considerazione, con Bolla del 10 giugno 1630 gli concedeva l'ambìto titolo di Eminenza, che lo metteva sullo stesso rango dei Cardinali.

Prima di morire — 8 giugno 1636 — lasciò il palazzo col giardino e i terreni adiacenti all'Ordine e volle che le rendite di Santo Antonio e di altre sue proprietà private, che ammontavano ad annui scudi 1500, servissero per una fondazione destinata al mantenimento, scrive il Dal Pozzo, di un fusto di galera da intitolare a Sant'Antonio, onde aumentare la flotta dell'Ordine.

I di lui successori abitarono sovente la ridente villa, mentre ormai quella del Boschetto era riservata unicamente alle sole partite

IL GRAN MAESTRO ANTONIO DI PAOLA.

di caccia, in occasione di feste. Il palazzo di Sant'Antonio poteva dirsi veramente un luogo di delizie, ove la vita scorreva più calma e piacevole senza tutti gli impacci della rigorosa etichetta di Corte. Soggiorni più o meno lunghi vi fecero i Gran Maestri Lascaris, Redin, Cottoner, Caraffa, Wignacourt, Perellos, Vilhena ed Emanuele Pinto. Quasi tutti fecero abbellimenti sia allo stabile sia nel giardino ove introdussero essenze rare e pregiate. Il Balì Suffren racconta infatti che nel giardino, allorchè egli lo visitò, esistevano piante esotiche che formarono la sua ammirazione. Si ha notizia che il Gran Maestro fra Emanuele de Rohan, il [illegible] settembre 1776, primo anniversario della sua elezione al seggio magistrale, offrì in questa villa, con la cerimonia usuale del baciamano, un ricco e copioso banchetto a numerosi invitati. Il Principe, che amava fare le cose da gran signore, volle inoltre che i suoi ospiti fossero rallegrati dallo spettacolo di giostre e dalla rappresentazione di una commedia francese. Quest' ultima notizia farebbe supporre, a meno che la rappresentazione non sia stata data all'aperto, che nel palazzo esistesse anche un teatrino.

Avvenuta la soppressione dell'Ordine nel 1798 per opera dei Francesi comandati dal Gen. Napoleone Bonaparte, il palazzo rimase disabitato e venne anche spogliato di molti oggetti preziosi ch'esso conteneva: argenterie, stoviglie, mobili, quadri, ecc. Ben poche cose poterono sfuggire alla depredazione e fra queste è da ricordarsi un ritratto ad olio rappresentante Ladislao IV Re di Polonia, che fu un grande amico e protettore dell'Ordine.

Allorquando i Maltesi si rivoltarono contro i nuovi dominatori e chiamarono in loro aiuto gli inglesi, Sir Alessandro Ball, Commissario di S. M. Britannica, vi s'installò durante il periodo del blocco che costrinse i Francesi alla resa, firmata il 4 settembre 1800 dai Generali Vaubois e Pigot. Egli continuò ad abitarlo anche dopo, nella sua qualità di Supremo Commissario delle isole per S. M. il Re delle Due Sicilie. Questo inglese, benchè trovasse che Valletta — sono sue parole

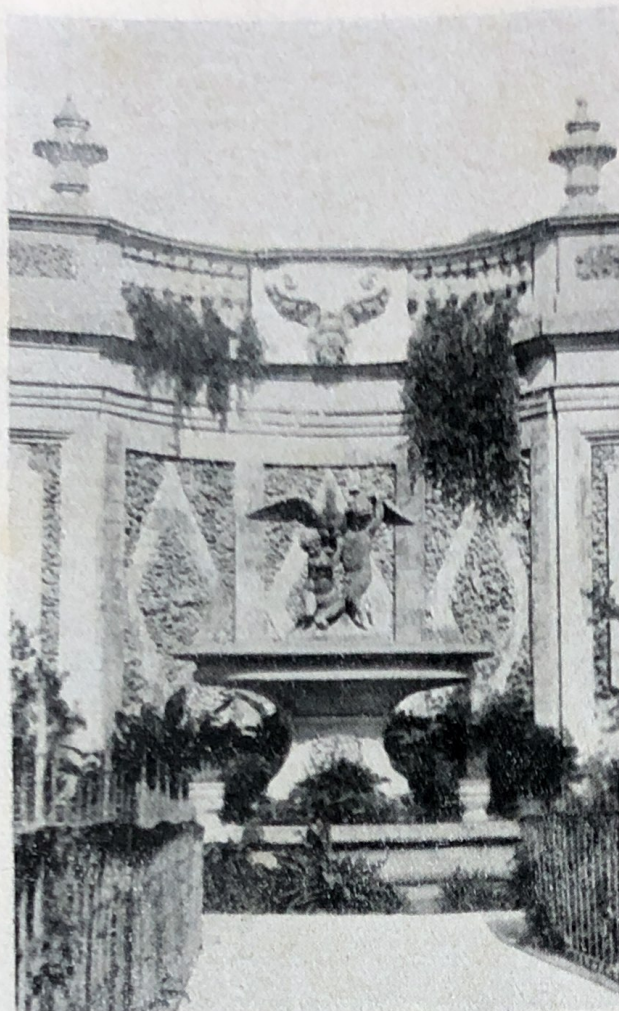
— era una delle più belle città d'Italia, preferiva però la residenza di Sant'Antonio alla quale si era assai affezionato. Fu egli a far costruire il colonnato a portico intorno al grande salone d'onore e la bella passeggiata recinta di balaustra che ne è la continuazione. Lady Ball dava qui festosi ricevimenti ogni mercoledì alla colonia inglese ed alle famiglie maltesi più in vista per nobiltà di sangue, per cultura e per censo. Alessandro Ball morì a Sant'Antonio il 25 ottobre 1809.

⁂

Da un inventario dell'epoca, fatto da Giorgio Pullicino, risulta che nella sala da pranzo del palazzo esistevano parecchi quadri: di un Imperatore d'Austria, del Gran Maestro Rohan, (opera del cav. Favray), del Gran Maestro Ximenes, di un Re di Spagna e di Papa Pio VI.

IL GRAN MAESTRO GIOV. EMANUELE DI ROHAN.

Nel 1810 la villa riceveva un ospite illustre: Luciano Bonaparte, fratello dell'Imperatore Napoleone I. Il Principe, che era stato catturato nelle acque di Cagliari su di un bastimento americano, mentre con la famiglia intendeva recarsi agli Stati Uniti, venne condotto a Malta prigioniero. Dopo un brevissimo soggiorno al Forte Ricasoli, gli veniva assegnata per residenza questa villa, in attesa delle disposizioni che sul suo riguardo avrebbe preso il Governo di Londra. Luciano Bonaparte, come si rileva dalle stesse sue « Memorie », da quelle della Duchessa d'Abrantès e da quelle di Lord Broughton, stette in questa villa — strettamente sorvegliato dalla polizia — dalla seconda metà di agosto del 1810, sino alla seconda metà di novembre dello stesso anno.

Durante il suo soggiorno, per distrarsi e distrarre la famiglia, il Principe dava trattenimenti, e siccome amava molto il teatro, venne anche recitato un lavoretto comico scritto in lingua italiana dal Padre Cappuccino Maurizio da Brescia, suo cappellano e precettore dei figli. Il Principe occupava parte della sua giornata a scrivere il suo poema « Carlo Magno »; e fu precisamente in questa villa che compose, oltre al canto del Purgatorio, altri due canti. Partito lui, non si hanno più notizie di ospiti illustri.

MALTA - FONTANA MONUMENTALE NEL GIARDINO DEL PALAZZO S. ANTONIO.

Nel 1813 il Governatore dell'isola fece eseguire importanti riparazioni e nello stes anno venne acquistato nuovo terreno da a nettere al giardino.

Per un certo tempo il Palazzo venne occ pato dai Generali comandanti delle trupp Claudio Shaw nel suo libro su Malta di che nelle serate di gala che venivano da alle notabilità dell'isola, venivano colloca dietro i getti d'acqua e nelle fontane, lu colorate che davano un aspetto fantastico giardino. Il quale era peraltro molto trasa dato per la trascuranza del sopraintende Robert Johnson, che perciò venne rimo dal suo ufficio.

Nell'ultimo quarto del secolo scorso vi ab tò, per ben due volte, il Duca Alfredo Edimburgo con la consorte Granduches Maria di Russia. Fu durante il loro prin soggiorno che ivi nacque, il 25 novemb 1876, la Principessa Melita la quale, 18 an dopo, convolava a nozze col Principe Er sto Luigi Granduca d'Assia.

Il Palazzo ed il giardino di Sant'Anna abbastanza bene conservati — sono tutto meta frequente di passeggiate, specialmen da parte dei forestieri che visitano l'isol quantunque una parte dei giardini sia rise vata ad uso privato degli abitanti del Pa lazzo.

ORESTE FERDINANDO TENCAIOLI

TRE CROCIERE MEDITERRANEE

Le Compagnie di Navigazione italiane, perseguendo un lodevole programma turistico, organizzano anche per l'anno in corso *bellissime ed economiche crociere*. - Fra le altre, ben 14 (di cui 7 nella primavera e 7 nell'estate) sono annunziate dal gruppo « Cosulich-Italia », cui verranno adibite grandi e moderne navi. (« Vulcania », « Roma », « Conte di Savoia », « Oceania », « Saturnia »).

I nostri Soci apprenderanno con piacere la notizia che il Touring ha potuto ottenere, per coloro fra di essi che parteciperanno alle *prime tre Crociere estive, una notevole riduzione sulle quote fissate*. - Tutte le informazioni potranno essere da noi fornite agli interessati che ne faranno richiesta a noi unendo francobollo da L. 0,50).

1ª crociera (1-14 agosto) (moton. « Oceania »): Trieste, Ragusa, Taormina, Malta, Tunisi, Algeri, Tangeri, Cadice, Malaga, Palma, Cannes, Genova;

2ª crociera (15-28 agosto) (moton. « Oceania »): Trieste, Venezia, Siracusa, Rodi, Istambul, Bosforo, Falero, Bocche di Cattaro, Ragusa, Abbazia, Trieste;

3ª crociera (30 agosto-12 settembre) (moton. « Oceania »): Genova, Costa Azzurra, Cannes, Napoli, Capri, Porto Said, Caifa, Rodi, Atene, Ragusa, Trieste.

(fot. Pezzini)

CHIOSTRI D'ITALIA - NELLA BASILICA DI S. PAOLO A ROMA

Allegato al fascicolo di Maggio 1934 XII de "Le Vie d'Italia"

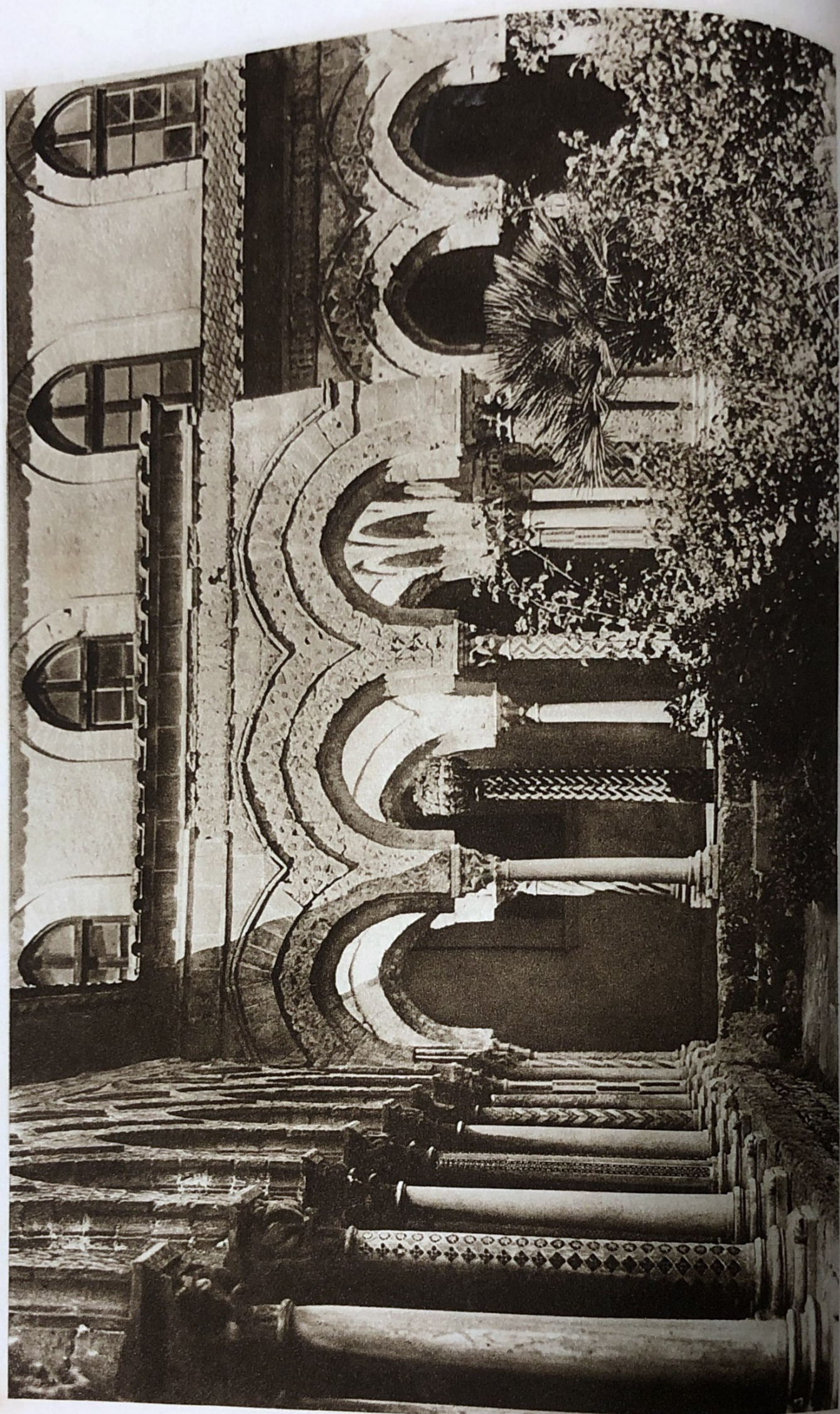
CHIOSTRI D'ITALIA – IN S. MICHELE IN ISOLA A VENEZIA

(fot. Pezzini)

(fot. Anderson)

CHIOSTRI D'ITALIA - NELLA CATTEDRALE DI AMALFI

CHIOSTRI D'ITALIA — A MONREALE (Palermo)

(fot. D'Agnano)

(fot. Pezzini)

IL CAFFÈ PEDROCCHI A PADOVA.

CAFFE' CELEBRI D'ITALIA

Chi arriva a Padova per la prima volta va naturalmente al *Pedrocchi*. E non solo perchè ha inteso parlare di questo celebre caffè come di una delle meraviglie della città del Santo, ma perchè il singolare ed elegante edificio del Pedrocchi si presenta subito a chi attraversa il centro di Padova come un luogo di piacevole sosta e di abituali appuntamenti. Chi lo fece costruire voleva che esso fosse « el più bel cafè del mondo » e, « veramente », come dice un sonetto del poeta burlesco Pietro Buratti,

> el cafè de Pedrochi xe un portento
> che supera ogni umana aspetazion
> più ch'el se varda, sora soto e drento
> più se resta copài de amirazion......

Colpisce difatti, a prima vista, il bel palazzo ch'è esempio mirabile di architettura neoclassica con la sua loggia a colonne corinzie, a cui fa singolare contrasto la contigua pasticceria di stile gotico orientaleggiante, quasichè l'architetto abbia voluto mettere insieme la gloria del periodo napoleonico durante il quale Antonio Pedrocchi incominciò a gestire il caffè paterno e l'origine levantina della bevanda che dava il nome a quelle botteghe, nelle quali, a detta di Gaspare Gozzi, più che altrove, a' suoi tempi, si esercitava l'ospitalità.

Sul luogo ove ora sorge il Caffè Pedrocchi, di cui da poco è ricorso il centenario, esisteva già un ritrovo abbastanza comodo e piacevole, ch'era appunto la bottega aperta da Francesco Pedrocchi, venuto a Padova dal natio paesello del bergamasco intorno alla metà del Settecento come semplice garzone, e dal quale il figlio Antonio la ereditò nel 1799.

La vicinanza del celebre Ateneo patavino fece subito frequentare quel più modesto caffè Pedrocchi da professori e studenti in buon numero: ma pare che la fortuna maggiore dell'esercizio sia cominciata quando da Venezia trasmigrarono a Padova, durante il blocco subìto dalla città lagunare nel 1813-14, in grande numero i veneziani, i quali avevano già la

(fot. Filippi)

CARTELLO PUBBLICITARIO DEL CAFFÈ ALLA « NAVE » A VENEZIA. (RACCOLTA G. DOLCETTI).

consuetudine di passar gran parte della loro giornata nei comodi caffè della loro piacevole città, e quest'uso fu naturalmente accresciuto quand'essi si trovarono fuori delle loro occupazioni normali, delle loro case, delle loro relazioni consuete. Il locale del Pedrocchi divenne allora di moda ed ebbe il potere di attirare, oltre le celebrità patavine, anche i forestieri illustri, dal Foscolo corrucciato a Stendhal amante dei buoni pasti e degli eccellenti zabaioni, che pare fossero la specialità dei Pedrocchi, dove, cosa nuovissima a quei tempi, si pranzava bene e con moderata spesa, iniziando così quel tipo di caffè-ristoratore signorile e familiare ad un tempo, che negli anni seguenti ebbe tipici esemplari in molte altre città d'Italia.

Fortunato, sì, il signor Antonio Pedrocchi: ma anche, e soprattutto, uomo avveduto e intelligente, se non addirittura « testa di genio in maschera da citrullo », come lo definì bellamente un poeta satirico. All'ombra dell'Ateneo illustre, vedeva passare nel suo caffè i più illustri uomini del suo tempo e sognò anch'egli di conquistarsi una qualche durevole celebrità. Ma ebbe la furberia di restare nei limiti della sua arte di caffettiere avveduto e prudente; concepì la sua gloria inseparabile dall'aroma della bevanda orientale e dalle *cuccume* di rame dalle quali i suoi camerieri — certo dietro raccomandazione del proprietario — l'avranno versata nella chicchera con quell'arte che un giornale veneziano del 1836, *Il Vaglio*, celebrava in un articoletto gustoso dedicato ai « giovani dei caffè », dei quali, dice scherzosamente, « non si ha in generale una giusta opinione », mentre invece « un garbato e cortese giovane è cosa sì cara e tanto difficile a trovarsi che molti perdettero la loro fortuna, la voga, per non aver saputo far buon'eletta di tali ». Ambiziosissimo, il Pedrocchi fu tirchio e generoso nello stesso tempo. Nella sua vita familiare risparmiava anche il centesimo; e ne fa fede la famosa zuccheriera che si adoperava in casa sua — esposta ora fra i cimeli, nel museo retrospettivo dello storico caffè — e che ha due chiavi, una per il marito e l'altra per la moglie, di modo che nemmeno un briciolo di zucchero poteva essere consumato senza il controllo dei padroni. Ma colui che tra le pareti domestiche poteva apparire un *ludro*,

(fot. Filippi)

IL « CAFFÈ DELLE NAZIONI » DI VENEZIA NEL 1860 (DA UN BIGLIETTO DI FELICITAZIONI CONSERVATO AL MUSEO CIVICO CORRER).

(*fot. Filippi*)

IL FLORIAN DI VENEZIA NELLA PRIMA METÀ DELL'800. (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA, AL MUSEO CIVICO CORRER).

un bel giorno non esitò a chiamare l'architetto veneziano Giuseppe Japelli e ad ordinargli di fare « il più bel caffè del mondo »; e per questo monumento della sua gloria prodigò tesori, tanto che si disse di lui ciò che spesso si dice di chi fa rapida e copiosa fortuna; ch'egli avesse trovato un gruzzolo enorme nel sottosuolo della vecchia città. Ciò che veramente fu trovato negli scavi per la fondazione della nuova costruzione, furono avanzi di edifici dell'epoca romana: colonne e capitelli e marmi scolpiti, prezioso materiale che servì ad ornare le sale del caffè, inaugurato il 9 giugno del 1831, con una luminaria che fece epoca. Articoli di gazzette italiane e straniere, e persino poemi, decantarono le lodi del caffè; nè mancarono commenti malevoli e pettegolezzi, perchè anche la celebrità del caffettiere ha le sue spine.

Però la buona grazia del trattamento riservato ai frequentatori del Pedrocchi dal suo proprietario ebbe presto ragione di ogni malevolo chiacchierío. La tradizionale ospitalità della veneziana bottega da caffè, dove, per diffondere l'uso della « nera semente » importata dall'Arabia e che doveva soppiantare del tutto la corroborante malvasia di Candia bevuta comunemente in Venezia, si offrivano al cliente piccoli doni, come il rosolio, le mandorle confettate, i biscottini, nonchè una presa di tabacco, quella ospitalità elogiata dal Gozzi, era già alquanto decaduta e ricordata con rimpianto come una bella costumanza di tempi andati; Antonio Pedrocchi ebbe il merito di farla rivivere nel suo nuovo elegante caffè e con tanta signorile generosità da non poter essere altrove imitata. Egli mise a disposizione degli avventori, oltre a una copiosa biblioteca di libri e a numerosi giornali, una grande tabacchiera nella quale chiunque poteva servirsi d'una presa; per le signore, piante e fiori da scegliere a piacimento. Chi era sorpreso dalla pioggia, aveva diritto a ricevere in prestito un ombrello. Chi impostava nella buca interna del caffè una lettera, era sicuro di saperla portata subito e gratuitamente alla stazione. E gratuitamente, ognuno che entrasse nel caffè, poteva sedere ad un tavolo ed ottenere dal cameriere un bicchier d'acqua, un giornale e uno stuzzicadenti.

Acuto psicologo, il signor Antonio conosce-

(fot. Filippi)
IL FLORIAN DI VENEZIA NELLA PRIMA METÀ DELL'800. (DA UNA LITOGRAFIA DI G. PIVIDOR AL MUSEO CIVICO CORRER).

va il valore pratico di tutte quelle comodità ed attenzioni distribuite con buona grazia. Il fatto si è che le sale del suo caffè, sempre aperte, notte e giorno, erano continuamente affollate e che in esse la vita della città aveva il suo centro più cospicuo. Prati, Aleardi, Fusinato, studenti dell' università patavina, scrissero sui tavoli marmorei del Pedrocchi i loro primi versi, ardenti di romantico patriottismo. La rivoluzione del '48, che a Padova ebbe una precoce manifestazione nei moti studenteschi dell'8 febbraio, lasciò una traccia significativa nella sala bianca del caffè, dove ancora oggi si può vedervi conficcata una pallottola austriaca. E a mille e a mille, nelle sale del Pedrocchi, passarono e sostarono i giovani, durante l'ultima grande guerra — che costrinse eccezionalmente questo tradizionale caffè sempre aperto a chiudere nottetempo le sue sale — prima di avviarsi sulle linee del fuoco e dell'epica resistenza vittoriosa.

***

Non meno del Pedrocchi è celebre nel Veneto il caffè Florián di Venezia, aperto nel 1720 sotto le Procuratíe nuove, da Floriano Francesconi, all'insegna della *Venezia trionfante* e detto poi *Florian*, appunto dal nome del suo primo proprietario e fondatore. Era quello il tempo in cui le *botteghe* da acque si andavano diffondendo, dalla Piazza San Marco a tutti i punti eccentrici della magica città, tanto che di lì a qualche anno, nel 1759, la legge doveva limitarne il numero a 206. Allora, però, il *Florian* era di aspetto assai modesto, quantunque fosse già celebrato nei due versi del Lamberti:

> Florian su la sera — par proprio una fiera.

Come altri caffè disseminati, nella prima metà del Settecento, sotto le Procuratie nuove e vecchie, il *Florian* si componeva di due soli vani aperti, senza vetrine, nei quali il mobile più importante era il banco del proprietario, con le « cuccume » luccicanti bene in vista; ma, mentre il caffè dell'*Abbondanza*, quelli del *Re di Francia*, della *Regina d'Ungheria*, del *Doge*, della *Fortuna*, della *Pace*, e altri ancora, sono ricordati soltanto nei libri delle vecchie curiosità veneziane, il *Florian* sopravvisse, seguendo l'evoluzione dei tempi: dalle stanzette dove, nella penombra proiettata dal semplice lume a petrolio, si movevano gl'intabarrati frequentatori — ai deliziosi salotti così caratteristici e signorili, ricchi di sagome e dorature settecentesche, sotto lo scintillìo dei lampadari di cristallo muranese. Il *Florian* vide il Casanova sfoggiare le sue astute galanterie; ascoltò le sa-

VEDUTA DI PIAZZA DI SPAGNA A ROMA (DA UNA STAMPA DEL SEC. XVIII).

tire mordaci del celebre poeta Buratti; assistette alle capricciose conversazioni della Sand con De Musset; accolse fra gli abituali ospiti delle sue salette Foscolo e Byron, Goethe e Moore, Canova e Pellico.

Come la Piazza San Marco, anche il caffè *Florian* è sempre stato un ritrovo cosmopolito. I forestieri, specialmente, si compiacevano della vita animatissima, gaia, chiaccherona, e in alcuni periodi procace, di cui erano teatro i caffè veneziani in genere e il *Florian* in ispecie: che dava loro l'illusione di vedere riprodotte nella realtà d'ogni giorno talune scene delle commedie del Goldoni. Anche molto li attirava il gioco, perchè giocando a tombola, a tresette, al bigliardo, al trucco a tavola, alla dama, passavano le giornate i nobili della decaduta Repubblica, dando esca a bari avventurieri come il Casanova o quel Gaetano Zanni che praticava i primi caffè di Venezia per spopolare il prossimo, e al caffè della *Loggia*, giuocando a bazzica, rubò due orologi e trentuno zecchini al capitano Meneghini, — ma una sera fu scacciato dal *Florian* perchè scoperto in flagrante ».

Ma se i caffè veneziani furono luoghi di piacere quando la vita frivola del Settecento disertava i grandi palazzi per diventar pubblica e comune sulla Piazza; se allora, in ognuna delle duecento e più botteghe sempre aperte affluivano a migliaia le maschere, a bere, giocare, conversare, scherzare, poi che in tutte l'unico pensiero era di « passar el tempo alegramente », vennero pure giorni diversi, allorquando, durante l'eroica resistenza del 1848-49, il lungo assedio mise a prova il patriottismo della città; e allora il *Florian* fu come il quartier generale dei patrioti. Allora — racconta il Molmenti — per le sue piccole stanze eleganti passavano sedevano discutevano gridavano uomini vestiti alla Ernani, con fogge e colori sgargianti ed elmi dalla lunga criniera.

Anche il caffè *Quadri,* aperto sotto le Vecchie Procuratie, in sul principio dell'Ottocento, da Giorgio Quadri da Corfù, ha pagine gloriose nella storia del '48-49. Esso si disputava col *Florian* l'onore di ospitare il bel mondo galante e letterario; e le sue sale, dove, pur nell'apparente indifferenza, covava lo spirito di ribellione che doveva promuovere l'insurrezione patriottica e indurre i Veneziani alla sublime resistenza dei diciassette gloriosi mesi dominati dalla figura di Daniele Manin, le sale del *Quadri* ricevettero — come quelle del *Florian* — il battesimo del sangue la sera del 18 marzo 1848, allorchè popolani e patrizi, stretti insieme nel comune

LA PIÙ ANTICA STAMPA RAPPRESENTANTE IL CAFFÈ GRECO DI ROMA, ESISTENTE NELLA BIBLIOTECA VITTORIO EMANUELE DELL'URBE. - A SINISTRA, IL « GRECO ».

odio per la tirannide, battezzarono il ritrovo con un nome nuovo, *Caffè alla Guardia Civica.* Naturalmente non mancavano i politicanti chiacchieroni, messi poi in ridicolo, il 18 luglio 1848, da un giornaletto satirico locale: « Sotto l'Austria la politicomania stava lontana da noi quanto il colera, non già per il rigore delle vigenti leggi sanitarie, ma perchè l'eccelso imperial-regio dicastero aulico di polizia in Vienna aveva un certo secretino per iscacciarla, più potente del chinino per la febbre, che consisteva semplicemente nel mandar gli ammalati all'aria salubre dello Spielberg; ma con la polizia andò al diavolo anche il secreto e la politicomania invase il nostro territorio.... I caffè, per lo innanzi gentile convegno di damerini dal guanto giallo, dai manichetti stoccati e dai cigarini d'avana, esperti soltanto in istecche di bigliardo, in mazzetti, in mo[...] in teatri, sono divenuti ta[...] le di politica... ».

***

Ma non era così ovunque[...] periodo di speranze e di an[...] redenzione d'Italia? Nido di[...] sari amichevoli, il caffè ov[...] specchia lo stato d'animo d[...] le che lo frequentano e che[...] lo più folle borghesi, sempre[...] te del bene della Patria. E[...] ignorava Carlo Alberto, qua[...] mesi decisivi che precedetter[...] mulgazione dello Statuto e la[...] razione di guerra all'Austria[...] mava dell'opinione pubblica[...] do alle persone ammesse alla[...] senza: — Che cosa si dice a[...] *Fiorio?* — frase rimasta celeb[...] il Re rivolgeva a tutti, app[...] udienze del mattino.

Vive ancora nella Torino m[...] questo storico caffè, frequent[...] tempo — quando i ceti social[...] alquanto distinti — quasi unica[...] dagli ufficiali e dai diplomati[...] rio e raccolto, con i suoi ori[...] liditi e le specchiere lievement[...] pannate, rimane sotto i vecchi [...] ci dell'antica via Po; esso, ins[...] al *Caffè Nazionale* e al *Caffè* [...] compone una triade caratteris[...] schiettamente torinese. Mentre nella vit[...] rosa della nuova metropoli industriale[...] caffè moderni hanno preso il sopravv[...] pieni di luce, di gente chiassosa, di cam[...] ri affrettati come i clienti, fra le sibilanti [...] [...]hine-espresso dell'interno e i tavoli all[...] [...] marciapiedi, lungo i viali dove stri[...] [...] *jazz,* essi, i vecchi caffè raramente affo[...] [...]mpre un po' silenziosi, custodiscono co[...] [...]morile fedeltà nelle loro sale un po' anti[...] [...]e, quantunque non prive di gusto e di s[...] [...]le decoro, le memorie della capitale sa[...] [...]da. Sono gli antenati che sanno i palpi[...] un'età romantica: un'età in ferraiolo, [...] di coccarde e di audaci speranze.

Non è al *Caffè Nazionale* che il marc[...] d'Azeglio lesse, un'ora prima che fosse a[...] alle cantonate delle vie, il testo delle rifo[...] finalmente concesse da Carlo Alberto, me[...]

VECCHIA STAMPA DEL CAFFÈ GRECO A ROMA, INTONATA ALLA DESCRIZIONE DEL MENDELSSHON.

gli facevano crocchio intorno, insieme ai patrioti e ai liberali, anche le belle dame con lo scialle di *tarlatane* incrociato sulla crinolina di *barège*, gli sguardi ed i cuori accesi di giovanile entusiasmo? Non è al caffè *Fiorio* che, quando entrava Cavour, c'era sempre qualcuno che lo additava al suo compagno di tavolo, bisbigliando sommesse parole; e non è lì, fra quei tavolinetti rotondi di marmo del *Dilei* o del *Fiorio* che l'avvocato Angelo Brofferio si fermava ad osservare quelle figure caratteristiche di Eccellenze, di Magistrati, di Conti e di Marchesi, che poi dipingeva con tanta vivezza e colpiva di frecce acuminate nelle sue canzoni dialettali? Quivi il Prati, signorile elegante e composto, riceveva le congratulazioni per qualche sua ballata d'intonazione lirico-[illegible] in onore dei Savoia, mentre il celebre cavalier Baratta, arruffato e vestito poveramente, sempre in debiti ed in angustie, gli lanciava i suoi frizzi e replicava ai versi aulici del poeta trentino con acri ed acidi epigrammi.

In questo caffè si può ancora trovare qualche ultimo superstite del periodo umbertino, in quegli esemplari disegnati a pastello da Mario Gromo, nelle sue rievocazioni torinesi sentimentali. « I vecchi sono quasi tutti cavalieri, hanno sempre una spilla alla cravatta e quella spilla ha sempre qualche simbolo: o la viola del pensiero in ametista, o il numero tredici in smalto e oro verde. Apprezzano i polsini di celluloide e gli stivaletti con l'elastico; e fra i ciondoli alla catena, sul panciotto, un'unghia di tigre o un corno di corallo. Hanno i « loro » tavolini per la siesta: la partita, i tarocchi e le boccette e soprattutto la Freisa e il Barolo, sono i loro dominî di arcani buongustai: che danno l'occhiatina al bicchiere controluce, uno schiocco di lingua contro il palato, un socchiudere d'occhi e un compunto sentenziare ». Deliziose macchiette da caffè di provincia in quella che fu la prima capitale d'Italia!

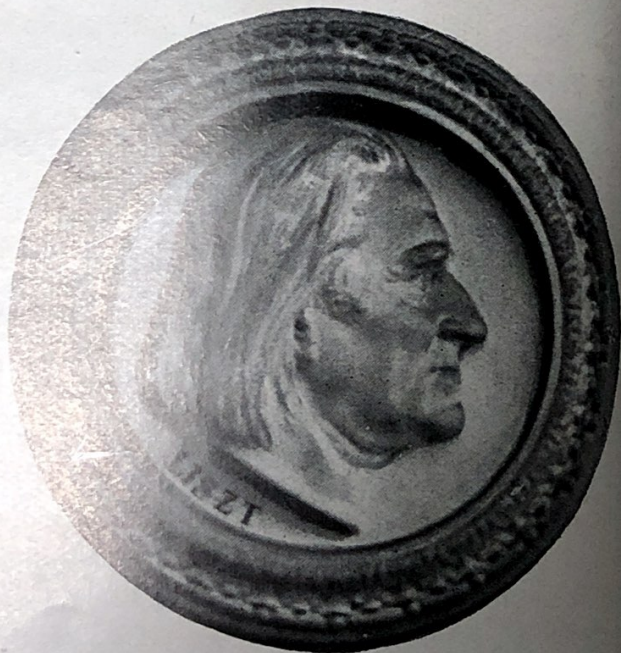
***

Pure di nobili tradizioni è in Roma l'*Antico Caffè Greco*, di cui si fa risalire la data della fondazione al 1760. La sua storia, legata alle vicende artistiche e letterarie di oltre un secolo e mezzo, è stata narrata recentemente in un nobile volume, edito dai fratelli Treves di Milano, da Diego Angeli, che ne conobbe i frequentatori fin dal tempo della sua adolescenza, quando intorno ai tavolini dell'antico caffè di Via Condotti si riuniva-

« CHE SECCATURA! » SCENA DEL CAFFÈ GRECO (ANNO 1845). PITTURA DEL PROF. W. WIDER, ACQUISTATA DALL'IMPERATORE GUGLIELMO I NEL 1878.

no alcuni eletti spiriti che potevano ancora ricordare i tempi napoleonici, accanto ad altri giovanissimi che dovevano conquistare un giorno un posto eminente nella vita artistica o letteraria.

Sul primo proprietario del *Caffè Greco* ci sono due versioni: una è la nota di censimento che attribuisce la vecchia bottega ad un levantino, Nicola Maddalena, il quale, nel 1765, abitava in Via Condotti con una domestica ed un garzoncello; l'altra è una stampa, conservata alla Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele, che rappresenta l'esercente della bottega nel suo costume turchesco, e porta quest'inscrizione in italiano e in francese: « Chi sarà stato a Roma cognoscerà Giorgio nella sua bottega; sto turco fa il gatto morto, ma per lui la musica è il suono delli quattrini ». A giudizio di Diego Angeli si è corso troppo ad attribuire questa stampa del 1770 al *Caffè Greco*, mentre egli opina che essa debba riferirsi al Caffè del Turco, che appunto in quegli anni si era aperto in Piazza Sciarra.

Ad ogni modo, nei primi tempi, quantunque fosse situato nel centro della Roma cosmopolita del Settecento, in mezzo a trattorie e ad alberghi frequentati dagli stranieri, il *Caffè Greco* faceva pochi affari; e la sua fortuna non incominciò che con il secondo proprietario. Questo, anzitutto, restaurò il locale e poi, mentre negli altri caffè di Roma si spacciavano cattivi surrogati a prezzo elevato — a causa dell'aumento generale dei generi coloniali, provocato dal blocco continentale napoleonico del 1806 — egli ebbe l'onesta furberia di dare ai suoi avventori caffè genuino a prezzo invariato. Cosicchè il *Caffè Greco* tanto si andò affollando, che il nuovo proprietario dovette presto ingrandirlo, accrescendolo di due sale posteriori; e questo ritrovo divenne il luogo favorito degli artisti e degli scrittori e degli spiriti liberaleggianti d'Europa. Cesare Pascarella, nella conferenza che sul *Caffè Greco* tenne al Circolo Artistico fiorentino, nell'inverno del 1890, attribuisce a questo spirito liberale, in tempi non precisamente liberali, la maggiore fortuna del Caffè. Nelle sue sale, infatti, si riunivano i cospiratori ed i patriotti; dalle sue sale partivano le spedizioni rivoluzionarie. Quivi si organizzò l'assalto alla Caserma dei Granatieri di Piazza Colonna, nel 1831: capitanava i rivoluzionari lo scultore Lupi, che tirò un colpo di pistola a cui rispose un fuoco di plotone della fanteria papale; tra i feriti, oltre al Lupi stesso era un altro frequentatore del Caffè Greco, il pittore Pasquilini, che essendo figlio di un Còrso, antico soldato di Napoleone, dovette la sua salvezza alla regina Ortensia, moglie di Luigi Bonaparte ex-re di Olanda, che lo accolse in sua casa e lo fece

IL MEDAGLIONE DI LISZT NELL'« OMNIBUS » DEL CAFFÈ GRECO A ROMA.

IL CAFFÈ DI TOMASO GITTARDI IN FONDO ALLA GALLERIA DE CRISTOFORIS A MILANO (1832).

LA GALLERIA VITTORIO EMANUELE II A MILANO, APERTA AL PUBBLICO IL 15 SETTEMBRE 1867. - SULLA DESTRA DELLA VEDUTA, IL CAFFÈ BIFFI; PIU AVANTI IL SAVINI.

L'« OMNIBUS » DEL CAFFÈ GRECO A ROMA. VI SI VEDE BUFFALO BILL, IL FAMOSO CAPO PELLIROSSA.

curare amorevolmente, pensando forse ai suoi figli che pure in quei giorni erano compromessi nelle agitazioni carbonaresche. Anche nel 1849 il *Caffè Greco* fu centro del più fervido patriottismo; e nel 1867, alla vigilia di Mentana, un emissario di Enrico Cairoli venne a mettersi d'accordo con i patriotti romani, per suscitare un moto in città, mentre i Garibaldini da Villa Glori sarebbero andati ad assalire Porta del Popolo.

Ma la fama del *Caffè Greco* è soprattutto legata ai nomi più illustri del mondo intellettuale cosmopolita: príncipi, avventurieri ed artisti vi si dettero convegno. Dai grandi romantici che scendevano a Roma da ogni nazione d'Europa, fossero essi Luigi I di Baviera, che allora, semplice Kronprinz, andava a cenare al *Caffè Greco* con i suoi amici artisti, i quali poi conduceva a pranzo nelle osterie, ch' egli, a simiglianza di Goethe, non disdegnava di frequentare; o il grande scultore danese Thorwaldsen, che scendeva dal suo studio di Palazzo Barberini al caffè di Via Condotti, in pantofole, blusa da lavoro e berretto di carta; o Adamo Mickiewicz, il quale sui tavolinetti di marmo del caffè scrisse molte delle sue odi infiammate invocanti libertà per la Polonia soggetta ai tre imperatori; o Schopenhauer, incappellato e barbuto, accompagnato dall'inseparabile barboncino bianco; o Gogol, esule e nostalgico; o quegli uomini che mezzo secolo fa erano in primo piano nel mondo dell'arte o vi entravano per iniziare un viaggio trionfale, come Wagner, Liszt, Sgambati, Berlioz fra i musicisti, Carolus Duran, Cabianca, De Maria fra i pittori, Cesare Pascarella, D' Annunzio, Angelo Conti fra gli scrittori e innumerevoli altri italiani e stranieri, tutta una pleiade di astri di America e di Europa, da Tackeray e Longfellow, dal Tennyson al grande romanziere Nathaniel Hawthorne che a Roma lavorò a lungo iniziando la serie dei romanzi stranieri a sfondo romano. Molti fra gli ospiti illustri sono tuttavia ricordati in medaglioni, busti o statue che decorano le sale del *Caffè Greco*, le cui pareti si adornano di bozzetti dipinti dagli artisti che lo frequentarono, cosicchè il locale, dov'è anche una vetrina di autografi, incisioni, memorie, è oggi un piccolo museo di vita romana.

***

Non si può chiudere questa rapida corsa attraverso alcuni dei più celebri caffè d'Italia, senza ricordare alcuni vecchi caffè milanesi [illegible], scomparsi nella trasformazione della [illegible] (quale il Caffè di Tomaso Gittardi in fondo alla Galleria De Cristoforis) non rimane ricordo che in vecchie stampe amorosamente raccolte da Achille Bertarelli e gelosamente conservata nella raccolta al Gabinetto delle Stampe al Castello Sforzesco di Milano. Rimangono invece, tra i più noti, il *Bif-*

fi e il *Savini* di Milano e l'*Aragno* di Roma: tutti e due relativamente moderni, fondati anzi alle origini della nuova Italia. Benchè privi d'una lunga tradizione storica, essi furono per lungo volger di anni luoghi di riunione di artisti, di letterati, di giornalisti fra i più noti, fino all'agonia recente di quei cenacoli battaglieri e cordiali, che il dopoguerra ha disperso. Fino a pochi anni or sono non v'era giovine ansioso di fama che giungesse dalle cento città d'Italia alla metropoli lombarda che mancasse di fare una visita al *Savini*, sicuro d'incontrarvi gli uomini più illustri nel teatro, nel giornalismo, nell'arte in genere, fra i quali regnava una giovanile scapigliatura. Essi accoglievano con signorile ospitalità gli artisti e gli scrittori che venivano a Milano di passaggio, fossero l'irsuto e fiero Carducci o il mite Fogazzaro. Quivi i conviti erano spirituali, i conversari arguti e le più accese discussioni come le burle più vivaci si compivano sotto il nume preveggente dell'entusiasmo generoso e della leale cordialità. Fu al *Savini* che Giovanni Pozza, critico musicale del *Corriere della Sera* e insuperabile conversatore per vivacità e genialità, scommise una volta con Arrigo Boito che il *Nerone* non sarebbe stato finito entro quell'anno e, infatti, egli dovette poi accettare a malincuore la somma pattuita e vinta...

Non meno cordiali erano i convegni nella celebre terza saletta dell'*Aragno*, sia pure alquanto più rumorosi e turbolenti per la natura prevalentemente giornalistica dei suoi frequentatori. « La saletta — scrisse Adone Nosari che vi appartenne — fu tutta una pugna eroicomica. Ci si batteva per una commedia applaudita o fischiata, per un sonetto, per un callo pestato, per un giudizio audace... I direttori, allo scoppio delle tempeste, lasciavano il banco di comando eretto nella seconda sala per venire a indignarsi delle diavolerie dei salettisti. Nella saletta si organizzavano campagne teatrali e giornalistiche, si fondavano riviste, si lanciavano sfide per motivi anche futili, ci si ingiuriava e si mandavano in frantumi tazze, bottiglie, marmi e specchi, tanto che si dice che i proprietari avessero segnato nei preventivi tremila lire annue di rotture (lire, s'intende, dell'anteguerra) ».

Come cenacolo di allegra giovinezza, la saletta d'Aragno finì nel maggio 1915, quando i suoi fedeli si dispersero nelle caserme, nelle retrovie, nelle trincee. Nel 1927 questa storica saletta fu staccata dal caffè Aragno vero e proprio, per diventare un bar attiguo indipendente; ma sull'architrave della porta, che fu murata, una lapide ricorda i nomi di coloro che partirono da quel « nido irrequieto di giovinezza e di sogni di gloria », per assurgere nel cielo immortale della Patria — e il fragoroso cenacolo giovanile, dove si maturarono uomini che dovevano balzare verso la celebrità o raggiungere le vette della politica, non poteva avere un suggello più nobile che lo ricordasse ai futuri.

SIGMA.

Per l'Esposizione dell'Aeronautica Italiana a Milano

Dal 15 giugno al 21 ottobre avrà luogo a Milano la *prima Esposizione dell'Aeronautica Italiana* che troverà sede nel Palazzo dell'Arte di fondazione Bernocchi al Parco.

La manifestazione sarà una grande celebrazione delle gloriose imprese compiute dall' Ala Italiana nei cieli del Mondo, una degna consacrazione delle potenze e delle perfezioni raggiunte, sotto il segno del Littorio, dalle Forze Aeree della Patria.

L'Esposizione dell'Aeronautica risulterà pertanto una grandiosa rassegna a tracciato storico, rievocatrice ed esaltatrice.

Il Touring, che ha avuto l'onore di essere invitato a collaborare alla manifestazione per la sezione che sarà dedicata alla *Cartografia*, alla *fotografia* ed alla *bibliografia*, rivolge il più caldo invito ai suoi Soci collezionisti, che posseggano cimeli e documenti interessanti ai fini dell'Esposizione, a volerli mettere a disposizione.

Un elenco completo del materiale potrà essere inviato al Direttorio Ordinatore della Mostra che risiede nel Palazzo dell'Arte al Parco. - I materiali scelti verranno ritirati, assicurati e quindi restituiti in perfetto ordine a cura ed a spese dell'Esposizione.

PAGINA FOLCLORISTICA

(*fot. P. Montopoli*)

DONNE DI TORRE DE' PASSERI CHE PREPARANO IL FILO PER L'ORDITURA DELLA TELA CASALINGA.

La Direttissima Firenze - Bologna in esercizio

e il nuovo aspetto delle comunicazioni nazionali ed internazionali

La Direttissima Firenze-Bologna, la « Direttissima » per antonomasia, in quanto mai qualificazione fu più appropriata, è un fatto compiuto. Nella celebrazione del Natale di Roma dell'anno XII, l'Urbe, « la grande e maestosa metropoli dell'Italia Fascista » e con essa l'Italia Centrale e Meridionale, si è d'un tratto — attraverso la nuova linea dell'Appennino così felicemente situata nel sistema ferroviario nostro — notevolmente avvicinata come spazio, e assai più come tempo, ai popolosi centri dell'Italia Superiore, alle Alpi, a tutta Europa.

L'opera gigantesca, nuovo primato dell'ingegneria italiana, oggetto di aspirazioni, studi e discussioni fin dalla seconda metà del secolo scorso, e che, riconosciuta ufficialmente indispensabile nel 1902, appariva ancora nel 1922 come un sogno di ben lontana realizzazione, col 22 aprile 1934 — completa in ogni suo particolare, viva e vitale — è stata solennemente incorporata nella Rete Statale, perchè ne fosse immediatamente iniziato l'esercizio.

Si compiva così la precisa volontà del Duce stesso, il quale, con esatta valutazione della vasta funzione politica, sociale ed economica della nuova via di comunicazione, per tutto il dodicennio trascorso si dimostrò il più convinto incitatore dell'opera; impegnando la sua preziosa energia per superare, oltrechè ogni altro ostacolo, l'immane sforzo finanziario che ancora si richiedeva per continuare e condurre a termine i poderosissimi lavori di costruzione.

***

L'antica linea Porrettana, che rappresentò già una grande audacia di progetto e una meraviglia di costruzione, che pure col suo carattere di vera e propria linea di montagna, a semplice binario, e con esercizio a vapore, ha reso inestimabili servizi durante la guerra, ha ceduto il campo alla giovane concorrente, adattandosi al ruolo di sussidiaria; anche elettrificata, essa mal si prestava ad un servizio intenso di rapidi treni viaggiatori e di treni merci pesanti, come il traffico richiedeva e richiederà ancora.

Abbreviamento di percorso, rilevantissime agevolazioni alla marcia dei treni, impianti modernissimi di sicurezza, donde la possibilità di una forte intensificazione di movimento e di un acceleramento dei trasporti, in proporzione assai più alto di quello derivante dalla sola minor distanza, son le ragioni fondamentali della grande « utilitarietà » della Direttissima. Di qui l'evidente opportunità di un esercizio inteso a spingerne al massimo lo sfruttamento provocando una rivoluzione pacifica e benefica nel campo delle comunicazioni e dell'istradamento delle merci.

La distanza effettiva fra Bologna e Firenze si è ridotta da 132 a poco meno di 97 chilometri, cioè del 26 % circa: ma una assai maggior riduzione fu realizzata nei valori dei percorsi virtuali; quei valori, cioè, pei quali si tien conto precipuo delle acclività e tortuosità della linea, e che perciò, incidendo sul costo dei trasporti, costituiscono elementi di gran conto, per quanto non esclusivi, nello studio degli istradamenti. Il culmine della linea di valico essendo stato abbassato, com'è noto, da 616 a 322 metri, cioè del 48 %, e le pendenze ridotte dal 26 per mille ad un valor massimo del 12 ‰ su alcuni tratti, ed anche al 5 ed all'1 ‰ come nella lunga galleria di base (km. 18.500), è risultato che il valore delle distanze virtuali nella direzione da Bologna a Firenze è diminuito da 233 a 121, cioè del 48%, e in direzione opposta da 206 a 128, pari al 38%.

È intuitivo quindi che percorsi virtuali fra centri del Nord e centri posti al Sud dell'Appennino, che fino a ieri risultavano minimi, evitando la linea Porrettana, possano oggi, se calcolati per la Direttissima, diminuire di tanto da determinare l'istradamento per essa di un rilevante volume di traffico finora avviato per altre linee.

Alla nuova linea, con opportune deviazioni, dovrebbero affluire, oltre ai trasporti già di competenza della Porrettana, numerosi altri che impegnano la linea Pontremolese, o la Faentina od anche le linee litoranee, tirrena ed adriatica; in quanto la forza di attrazione della Direttissima si eserciterà non

soltanto pel giuoco delle distanze virtuali, ma pur anche per l'inevitabile confronto di linee elettrificate (fra cui contiamo senz'altro la Firenze-Roma) con linee esercite a vapore, o delle quali ancora è lontana la elettrificazione.

È presumibile così, ad esempio, che la linea Firenze-Faenza verrà completamente abbandonata dal traffico di transito, poichè i trasporti da Firenze, dalla Toscana e da oltre per Faenza e la Romagna, e viceversa, avranno maggior facilità d' inoltro per via Bologna. Uguale istradamento potrebbe essere assegnato al traffico da Roma (e quindi anche da Napoli) per le Romagne, in confronto della Orte-Ancona-Rimini. Ed elettrificata anche la Roma-Napoli-Salerno (opera già iniziata), non vi sarà più dubbio che i numerosi treni derrate, provenienti dalla Sicilia o dalla Calabria e diretti ai transiti internazionali di Brennero e di Tarvisio, non abbiano a percorrere tutti la Firenze-Bologna, abbandonando le deviazioni della Napoli-Foggia-Ancona e della Reggio-Taranto-Bari-Foggia: se quest'ultimo provvedimento non potrà avere sùbito completa attuazione, per non intralciare i lavori (provvidenzialmente decretati e già in corso) di sistemazione ed elettrificazione della linea tirrena da Napoli a Reggio di Calabria, certo si imporrà in pieno ad opera compiuta.

Il traffico di Livorno e di Pisa, finanche quello della regione marmifera della Versilia, e diretto verso il Veneto, troverà convenienza ad essere avviato per la nuova linea Prato-Bologna, anzichè per la Pontremolese. Ed ancora, per la corrente da Torino e da Modane, con destinazione Firenze, confrontate le distanze virtuali, potrebbe riuscire utile l'inoltro per Piacenza-Bologna, anzichè per Genova-Pisa.

Questi ed altri nuovi istradamenti porteranno sicuramente un infittimento nell' affluenza dei treni merci a Bologna, che come nodo di smistamento verrà ad assumere una importanza di primissimo ordine; ed una vigorosa ripresa di traffico, nella quale tutti confidiamo, renderà ivi necessaria la esecuzione di nuovi imponenti lavori, per altro già previsti e coordinati nel piano regolatore [illegible] di questo gran centro ferroviario, [illegible] porta dell'Appennino.

Si intensificherà pure il movimento sulla linea Firenze-Roma, sulla Roma-Napoli e sulla Napoli-Reggio. Ma molto opportunamente l'Amministrazione Ferroviaria sta provvedendo, in occasione della loro elettrificazione, alla sistemazione razionale dei piazzali delle stazioni intermedie in relazione alle esigenze di una più intensa circolazione, alla revisione ed al rafforzamento dell'armamento in linea, all'impianto dei necessari apparecchi di sicurezza e di segnalamento. Ed è la soggezione per questi lavori, giustamente affrontati in pieno e col massimo vigore, che impone temporaneamente orarî un po' rallentati, anche per treni importantissimi: la comprensione di queste necessità fa sì che il pubblico vi si assoggetti di buon animo, nella fiduciosa attesa che ben presto sarà finalmente completa dalle Alpi alla Sicilia, attraverso i più grandi centri della penisola, una potente arteria ferroviaria longitudinale, che offra al traffico la maggiore ampiezza di movimento e consenta, con la maggiore rapidità offerta, una sempre più salda unione delle popolazioni del Nord col Mezzogiorno d'Italia.

***

La Direttissima porta infatti una ripercussione assai sensibile sul servizio viaggiatori in genere, ed in modo particolare sulle comunicazioni dirette a lunga distanza. Il forte accorciamento del tempo di percorso dei treni principali della Milano-Roma (fra i maggiori della rete) produce evidentemente, pei centri estremi e per le numerose stazioni importanti intermedie, notevoli spostamenti nelle ore abituali di arrivo e di partenza, spostamenti nelle coincidenze con treni locali delle linee diramantisi dalla principale non solo, ma con treni direttissimi e diretti che affluiscono o partono da Milano, Bologna, Firenze, Roma.

Fu pertanto necessario lo studio di un profondo razionale riordino nella organizzazione, anche per relazioni locali, del trasporto passeggeri su non poche linee della rete; studio minuto, paziente, accurato, perchè si deve pur sempre riuscire a conciliare le tante esigenze economiche, tecniche e anche politiche, che in vario modo dominano la formazione degli orari, rispettando necessità ormai indiscutibili del pubblico; e non turbando nemmeno, per quanto possibile, inveterate abitudini che si fondano, del resto, su somme di cospicui interessi a mano a mano

QUADRO-ORARIO GRAFICO DEI TRENI FRA ROMA E MILANO
DOPO L'APERTURA ALL'ESERCIZIO DELLA « DIRETTISSIMA » BOLOGNA-FIRENZE.

costituitisi e sui quali pure, a mano a mano, si è venuta foggiando la vita quotidiana di una popolazione ingente.

Stabilita la data del 23 aprile, quale data d'inizio dell'esercizio della nuova linea, la nostra Amministrazione Ferroviaria giusta-

mente decise in via eccezionale per questo anno, considerata la pure eccezionale contingenza, di anticipare la consueta data del 15 maggio, fissata per convenzione fra gli Stati Europei, di attivazione dell'annuale orario generale, portandola per la propria rete al 23 aprile; restando ben inteso che solo dal 15 maggio prossimo avranno vigore le nuove comunicazioni internazionali. Pel breve periodo dal 23 aprile al 14 maggio si provvede con speciali disposizioni e con treni temporanei di collegamento a conservare le coincidenze alle frontiere coi treni esteri, regolati ancora per lo stesso periodo dal vecchio orario.

In questo primo orario, ai treni celeri fra Milano e Roma non è stato naturalmente possibile assegnare integralmente le massime velocità, quali verranno in seguito consentite dopo compiuti i lavori in corso sulla Roma-Firenze. Sulla stessa Direttissima, fra Bologna e Firenze, non risultano ancora adottati pei treni rapidi i tempi minimi di percorso, come si avranno fra pochi mesi, non appena si potrà disporre dei nuovi locomotori FS - E 428. Tuttavia la distanza fra Milano e Roma viene intanto superata in ore otto e quindici minuti (ore otto circa fra Venezia e Roma), con un risparmio immediato di un'ora e mezza in confronto al tempo di percorrenza dell'orario precedente il 23 aprile.

Quando la linea Firenze-Roma sarà completamente in assetto (ciò che forse avverrà entro il 1935), si ha motivo di ritenere che i treni rapidi fra Milano e Roma potranno essere ulteriormente accelerati di 45 o 50 minuti, se non più, riducendo forse anche a meno di sette ore e mezza il tempo complessivo di percorso. Sarà perciò realizzata una velocità commerciale media di km. 84 all'ora; valore elevato quando si pensi che vien riferita ad una distanza di 630 km. Fra Bologna e Firenze la velocità sarà di circa 98 km., cifra elevatissima per una linea di valico di una catena montagnosa: ciò che giustifica l'affermazione che la « direttissima » ha avuto ragione dell'Appennino, spianandolo. A semplice titolo di confronto accenniamo che per la linea Milano-Fidenza-Sarzana-Roma, più breve di oltre 12 km. della Milano-Roma, via Direttissima, un treno celerissimo, pur colle percorrenze di treno rapido fra Pisa e Roma, impiegherebbe oggi nove ore e quindici minuti a coprire l'intera distanza.

Elettrificata poi completamente la direttissima Roma-Napoli con sistema unico per tutta la linea, con treni anche più pesanti dei rapidi attuali si potrà, in meno di due ore e mezza, da Roma raggiungere la stazione di Mergellina: e quindi da Milano a Napoli impiegare circa 10 ore; risultato mirabile quando si pensi che fino a ieri la comunicazione più rapida (treno postale PN) richiedeva 13 ore.

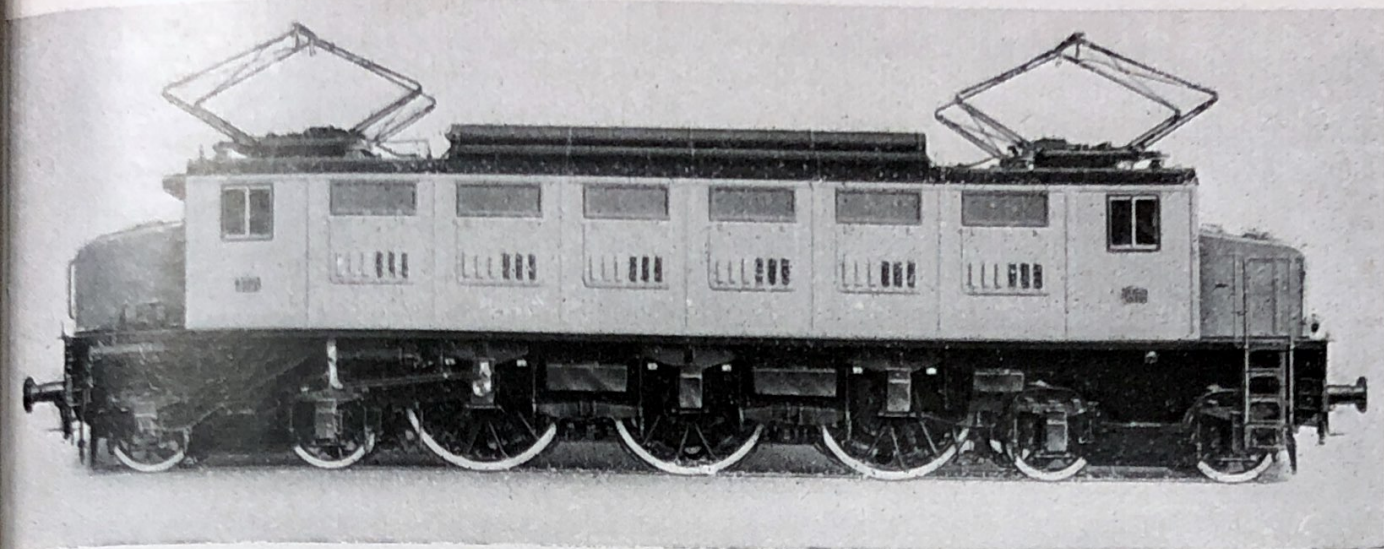
Tutti questi vantaggi di celerità si riverseranno sulle comunicazioni dirette fra l'Alta Italia e la Calabria e la Sicilia: ad esse toccherà ancora un altro marcatissimo e decisivo miglioramento, quando sarà compiuta la elettrificazione, oltrechè del tronco Napoli-Salerno, anche dei 420 km. di linea da Salerno a Reggio di Calabria.

***

Una breve, sommaria analisi dell'orario attivatosi il 23 aprile, ormai di pubblico dominio, nei riguardi delle comunicazioni dirette interne, interessanti la nuova linea, pur limitandola all'esame dei treni principali, dà subito l'esatta impressione delle effettive maggiori grandi comodità offerte, sia per l'acceleramento e la quantità dei treni a disposizione, sia per la loro impostazione, in relazione alle necessità del pubblico.

Nella direzione Milano-Roma, le comunicazioni dirette quotidiane, via Bologna-Firenze, sono aumentate da otto a dieci; e nel senso ascendente da sette a dieci. Notevolissimo il fatto che, mentre prima si aveva sull'intero percorso una sola coppia di treni rapidi, oggi se ne hanno tre. Sono state inoltre conservate le due coppie di direttissimi fra Milano e Roma per via Fidenza-Sarzana, trattandosi di treni notturni il cui forte acceleramento avrebbe forse nuociuto alla comodità finora offerta, e dal pubblico sempre gradita, delle opportunissime ore di partenza e di arrivo.

Brillantemente servito risulta il traffico fra Milano e Bologna, fra le quali città si notano ben 15 comunicazioni dirette nel senso discendente e 14 in senso opposto.

Ottima innovazione è stata la trasformazione del direttissimo, già in partenza da Milano alle 7,40, in treno rapido, che partendo da Milano alle 7 raggiungerà Roma alle 15,20

IL LOCOMOTORE ELETTRICO DEL TIPO E 326, IN ESERCIZIO SULLA « DIRETTISSIMA » COSTRUITO DALLA DITTA BREDA.

in coincidenza col treno 89, primo dei diretti per la Calabria e la Sicilia: anche il servizio postale ne sarà grandemente avvantaggiato. Sarebbe certamente stato desiderabile che anche i viaggiatori di III classe avessero potuto usufruire di analogo miglioramento, specialmente quelli in arrivo a Milano coi due tradizionali treni notturni internazionali del Gottardo e del Sempione; ma è da sperare che il prossimo accorciamento delle percorrenze fra Milano e Roma, anche pei direttissimi, e la possibilità futura di ritardare da Roma la partenza del treno per l'Italia Meridionale permettano l'attuazione del provvedimento.

Coll'istituzione del rapido delle ore 7 si è poi ottenuto un sensibilissimo miglioramento nell'ora di arrivo a Firenze (ore 10,48) del primo treno effettivamente utile da Milano, mentre in passato non era praticamente possibile arrivare a Firenze prima delle 13,48.

Il secondo treno rapido parte da Milano alle 11,35 per arrivare a Firenze alle 15,26 ed alle 20 a Roma, in stretta coincidenza col treno di carrozze a letti per la Sicilia. Impostazione molto buona anche per le ottime coincidenze a Bologna con arrivi dal Veneto: è certo però che nell'assetto definitivo del suo orario verrà tenuta presente e l'ora non completamente comoda di arrivo alla Capitale e l'opportunità di stabilirne il proseguimento da Roma per Napoli col rapido (oggi in partenza alle 19,25) collegato a Napoli col piroscafo per Palermo: anzi, questo treno dovrebbe rappresentare il vero treno rapido Milano-Napoli.

L'ultimo treno rapido parte da Milano alle 14,10 per giungere alla Capitale alle 22 e 30, treno che per molte ragioni non può essere spostato dalla sua posizione: ma è da auspicarsi il giorno in cui potrà esser fissata l'ultima partenza da Milano non prima delle ore 17, e da Firenze verso le 20,30 per essere a Roma poco dopo la mezzanotte.

È poi da mettersi in giusto rilievo che l'ultima partenza utile da Milano per Firenze è stata protratta dalle 16 alle 18,20 od anche alle 19,50, con arrivo a Firenze rispettivamente alle 23,50 e 0,55; fatto tanto più apprezzabile ora che il viaggio notturno Milano-Firenze, ridotto a cinque ore, risulterà meno desiderato.

Un direttissimo, d'impostazione assolutamente nuova, parte da Milano alle 0,40 per Bologna, donde dal 15 maggio proseguirà fino a Roma, ove arriverà alle 10,57; treno che, servito da carrozza a letti, riuscirà certamente ben gradito ed avrà garantita una buona clientela.

In direzione da Roma a Milano si ha pure un rapido mattutino in partenza da Roma alle 7,30 ed in arrivo a Milano alle 15,30: l'ora di partenza è stata forzatamente anticipata per mantenere coincidenze internazionali importantissime: ma il minor tempo di percorso, da conseguirsi in seguito sulla Roma-Firenze, varrà tutto a ritardarla.

Il secondo treno rapido (Roma part. 10,30 - Milano arr. 18,40) rappresenta una magnifica comunicazione diurna, la più breve fra le due città, che potrebbe costituire col treno corrispondente da Napoli, il treno rapido, di ritorno, Napoli-Milano, in coincidenza col piroscafo in arrivo dalla Sicilia.

Una assai benefica ripercussione hanno pure risentito le comunicazioni di Trieste e Ve-

nezia con Firenze e Roma. La coppia di treni rapidi fra Trieste e Roma copre l'intero percorso in circa 10 ore, con una velocità commerciale media di km. 72 all'ora. Più comode risulteranno le due coppie di comunicazioni dirette notturne Roma-Trieste e Roma-Venezia: anticipano di circa un'ora il loro arrivo a Roma; nel ritorno il treno per Trieste, con ora di partenza da Roma pressochè invariata (ore 20) ha anticipato l'arrivo a destino dalle 9,15 alle 7,30; e il treno per Venezia, anticipando l'arrivo di 25' (dalle 8,30 alle 8,05) ha posticipato da Roma la partenza dalle 22 alle 22,50.

Tutte le altre comunicazioni principali da e per il Veneto trovano a Bologna opportune coincidenze coi treni celeri della Milano-Roma; godono quindi dell'acceleramento di questi, e godranno dei loro futuri miglioramenti.

Lo stesso può ripetersi per i treni della Bolzano-Verona-Bologna: anzi, poichè su questa linea sono state portate da due a quattro le coppie stabili di treni diretti internazionali, come si dirà in seguito, tutto l'Alto Adige risentirà grande beneficio nei suoi rapporti con l'estero e con Roma, e indirettamente nei rapporti con Milano e Venezia.

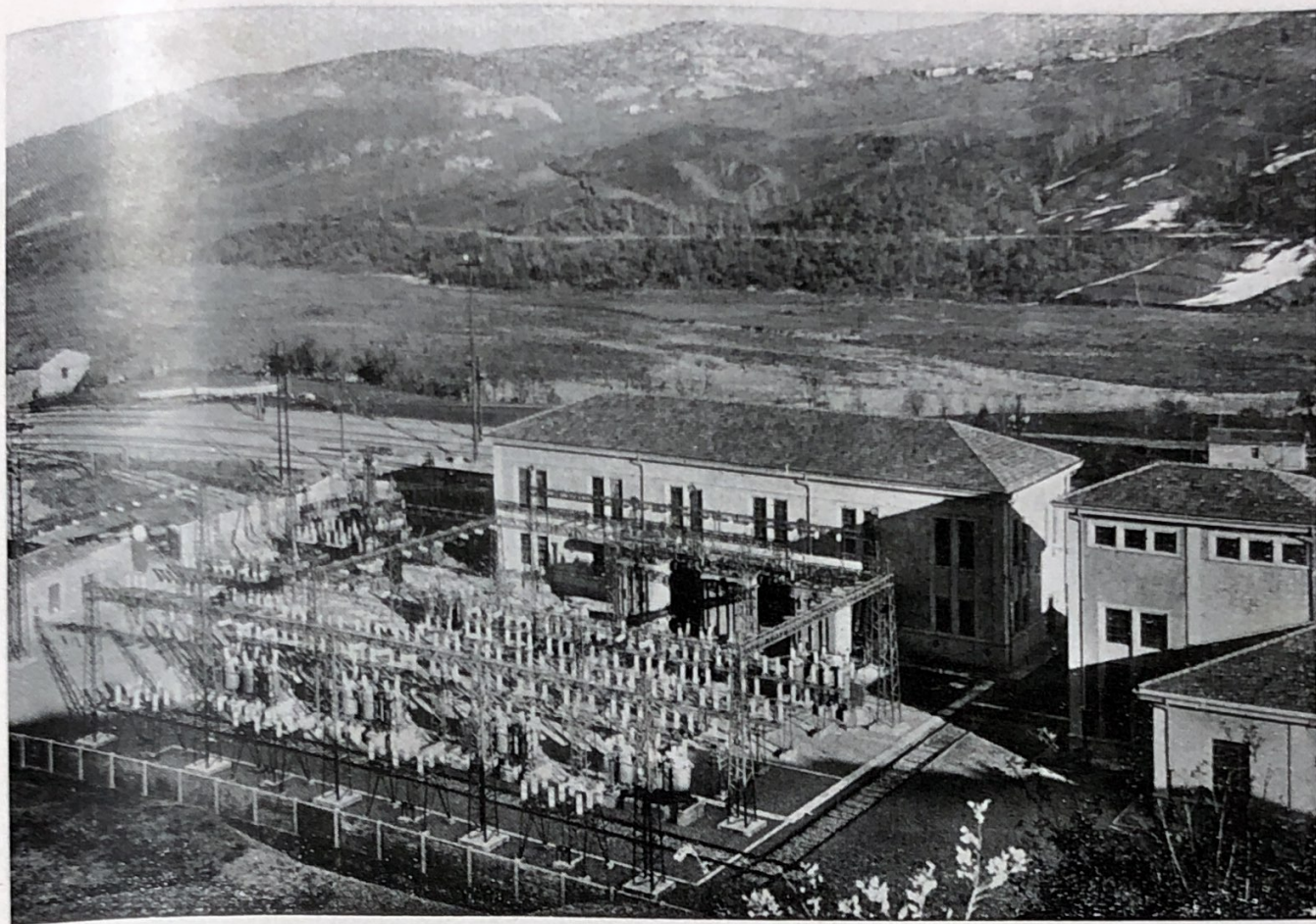
Rese così più numerose, più comode e più celeri le comunicazioni col Sud d'Italia a mezzo delle tre linee principali del Nord, Milano-Bologna, Trieste-Bologna, Bolzano-Bologna, è evidente che analoghi vantaggi ne derivano a tutte le numerose altre linee, più o meno importanti, ad esse affluenti; vale a dire a tutta la regione della Valle del Po.

***

Ma il compito di stabilire le nuove comunicazioni si è certamente dimostrato assai più arduo, quando si è dovuto affrontarne lo studio nei rapporti internazionali. Appariva evidente la somma importanza del problema, economica e soprattutto politica, sol pensando che si doveva valorizzare essenzialmente la diminuita distanza di tempo e di spazio dalle frontiere a Roma; più che mai meta delle popolazioni straniere, ansiose di conoscerne le nuove grandiose bellezze e persuadersi della saldezza delle nostre nuove istituzioni: nè si poteva nel tempo stesso non tener conto della maggiore facilità di accesso a Firenze, a Napoli, alla Sicilia.

La regolazione delle comunicazioni internazionali forma già sempre oggetto di stu-dio diligentissimo in occasione dell'annua-le cambiamento degli orari: ma per quest'an-no, data l'eccezionale situazione dipendente dalle radicali trasformazioni dell'orario al-l'interno, era stato a suo tempo dalle Ferro-vie dello Stato predisposto e presentato all'e-same preventivo delle altre Amministrazioni un vasto progetto organico di coordinamen-to dei treni esteri coi nostri: di esso l'idea informatrice si rispecchia oggi, nel suo com-plesso, nella sistemazione definitiva concorda-ta in seguito, in apposite laboriose conferenze.

Treni internazionali, nel loro vero e proprio significato, non sono che i grandi treni di lusso, o treni di tutte carrozze a letti che attraversano due o più Stati, e che ben raramente si prestano anche al servizio fra stazioni di una stessa Rete. La loro definizione è quasi sempre preceduta da speciali accordi di base fra Governi, o autorizzati dai Governi; e le discussioni dirette fra Ferrovie e Ferrovie non riguardano, per lo più, che la questione tecnica della fissazione dell'orario e delle condizioni di trasporto. Ma le coincidenze internazionali fra treno e treno alle stazioni di confine, con passaggio più o meno limitato di carrozze dirette, che stabiliscono la continuità delle comunicazioni fra Stato e Stato debbono, per principio, fissarsi con treni ordinari del servizio interno di ciascuna Rete; provvedendo all'impianto di treni di collegamento, di breve percorso, ove sia opportuno raggiungere all'interno un importante centro di smistamento di viaggiatori.

Ora, ciascuna Amministrazione difficilmente ammette spostamenti di rilievo nell'orario dei propri treni se non ne risulti manifesto un suo proprio vantaggio, senza alcun danno: è disposta a concessioni quando si tratti in modo certo di acquisire nuovo traffico sulla propria Rete, o di battere la concorrenza di treni di altre Amministrazioni; irrigidendosi invece sulla negativa nei casi in cui abbia la sicurezza che il traffico, attuale o nuovo, sfuggirà dalle sue linee. E, d'altra parte, le grandi comunicazioni internazionali che attraversano l'Europa Centrale (e fra queste, quelle fra Nord e Sud, interessanti l'Italia), sono servite da treni già sempre vincolati a svariatissime coincidenze lungo il loro percorso, tanto da non permettere che leggeri spostamenti d'orario;

VISTA GENERALE ESTERNA DELLA SOTTOSTAZIONE ELETTRICA DI GRIZZANA PER L'ALIMENTAZIONE DELLA LINEA DI CONTATTO DELLA DIRETTISSIMA. (IMPIANTI ESEGUITI DAL TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI).

già pesanti, talchè non possono per essi venire accettati sovraccarichi di nuove carrozze dirette, nuovi servizi a letto, ecc., come sarebbe necessario ottenere per favorire ed attrarre la clientela, proveniente da centri lontani; e il loro acceleramento spessissimo non è realizzabile nella misura voluta, quantunque forse possibile, poichè verrebbero appunto a danneggiarsi talune di quelle coincidenze, con vive proteste delle Amministrazioni, interessate a che esse siano mantenute.

Di molte questioni orarie la soluzione, spesso teoricamente più ovvia, sarebbe l'istituzione a nuovo di coppie di treni per un percorso più o meno lungo; ma basta enunciarla, per comprendere tutte le difficoltà, pressochè sempre insormontabili, che si oppongono a che un'Amministrazione, in favore di un'altra, vi consenta.

Tutte queste circostanze hanno concorso quest'anno a rendere anche più difficile il grave problema, che tuttavia s' imponeva, di continuare fino a Roma le comunicazioni internazionali più importanti, affacciantisi ai nostri transiti Alpini, dato che l'attivazione della Direttissima veniva ad influire così bruscamente (sia pure utilmente per noi) sulle velocità e sull'orario dei treni in servizio delle nostre comunicazioni interne. Conseguenza ineluttabile, la necessità da parte dell'Italia di creare, in tutto o parte del percorso, qualche nuova coppia di treni fra Milano e Roma, fra Brennero e Bologna, fra Trieste e Bologna, e, occorrendo, anche fra Roma e Napoli, nella ferma convinzione che questi sacrifizi non si sarebbero dimostrati inutili.

In realtà, la consistenza effettiva in treni-chilometri viaggiatori dell'orario delle Ferrovie dello Stato, che a febbraio era ancora di 267.385, salirà al 15 maggio, data di attivazione del nuovo orario internazionale, a 275.293. Di questo aumento il 70 % è dovuto all'attivazione della Direttissima.

⁂

Il nuovo direttissimo notturno, in partenza da Milano alle 0,40 e in arrivo a Roma alle 10,57, avrà a Milano doppia coincidenza: col treno serale proveniente dal Sempione e con altro treno internazionale dal Gottardo, di nuova impostazione sulle linee svizzere, aventi entrambi corrispondenze, ol-

trechè da Londra e Parigi, da Bruxelles e Strasburgo, da Amburgo e da Colonia, da tutta la valle del Reno fino a Basilea e da Zurigo. In direzione opposta, partendo da Roma col rapido del mattino delle 7,30 si potrà raggiungere Basilea prima della mezzanotte, in tempo per usufruire degli importantissimi treni notturni che di là si diramano per l'Europa Centrale. Il treno discendente porterà una carrozza di I e II classe Francoforte-Roma; oltre ad una carrozza a letti Berna-Roma, che potrà essere utilizzata da Briga (ove passerà verso le 20,30) anche dai viaggiatori in arrivo dal Lago di Ginevra col treno coincidente e che tornerà pure utile ai viaggiatori da Milano. La carrozza a letti di ritorno partirà da Roma alle 20 per essere alle 6,45 a Milano, ed alle 13 circa a Berna.

I due treni internazionali notturni da Domodossola e da Chiasso, coincideranno a Milano, come già detto innanzi, col primo treno rapido per Roma, in partenza alle ore 7.

Il secondo treno rapido (da Milano ore 11,35) sarà in comoda coincidenza col Simplon - Orient - Express, con provenienze da Londra e Parigi, e porterà, da gennaio ad aprile, una carrozza a letti Parigi-Firenze. In senso opposto il rapido in partenza da Roma alle 10,30, da Firenze alle 14,53, in arrivo a Milano alle 18,40, troverà qui coincidenza collo stesso treno di lusso Simplon-Orient-Express, di ritorno, per Parigi e Londra, ed avrà pure da gennaio ad aprile la carrozza a letti Firenze-Parigi.

Occorre a questo punto rilevare che le comunicazioni fra Parigi e Roma, via Direttissima, per quanto avvantaggiate, non saranno, in massima, preferite, dati i celerissimi treni già in vigore fin dallo scorso anno per via Modane-Genova. Invece le comunicazioni fra Londra e Firenze (in minor misura quelle tra Parigi e Firenze) risultano notevolmente accelerate: difatti, la comunicazione più rapida nei mesi da ottobre a maggio (il periodo più propizio per Firenze, speciale meta della clientela inglese) permetterà di partire da Londra alle 16,30 e, senza passare per Parigi, per via Basilea-Chiasso, arrivare a Firenze alle 17 e 53 del giorno seguente; per via Modane-Genova-Pisa, col treno più celere, occorre partire alle 11 da Londra per arrivare a Firenze alle 16,10.

Il terzo treno rapido (da Milano p. ore 14,10) avrà, come l'attuale, l'importantissima coincidenza col treno del Gottardo, in arrivo a Milano alle 13,40.

Pel transito del Brennero furono ottenuti decisi miglioramenti nelle comunicazioni di Roma con Monaco e Berlino, avendo le Ferrovie Tedesche accettato integralmente le proposte italiane. Le comunicazioni con Berlino, che erano formate da due coppie normali ed una temporanea, saranno portate a quattro, fisse; e tutte risentiranno del forte abbreviamento di percorso fra Bologna e Firenze. Colla comunicazione più rapida si partirà da Berlino alle 10,50, dopo l'arrivo dei treni dalla Scandinavia (che dà sempre un buon contingente di viaggiatori per l'Italia), per essere a Roma alle 10,57 del giorno se-

L'APPARECCHIATURA ELETTRICA MONTATA SU UNO DEI LOCOMOTORI DEL TIPO E. 626 COSTRUITI DAL TECNOMASIO ITALIANO.

INTERNO DELLA SOTTOSTAZIONE DI BOLOGNA CON I CONVERTITORI STATICI REVERSIBILI A MERCURIO PER IL RICUPERO DI ENERGIA ELETTRICA FORNITA DAI TRENI IN DISCESA LUNGO LA DIRETTISSIMA (TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI).

guente: e da Roma partendo col rapido delle 19,15 si giungerà a Berlino alle 20 e 33: vi sarà in ambo i sensi una carrozza diretta di I e II classe per l'intero percorso, ed una carrozza a letti pel tratto Monaco-Roma.

Da osservarsi poi che il servizio a letti Roma-Berlino, già ora esistente, non impegnerà più di due notti di viaggio.

Anche il normale servizio a letti fra Roma e Vienna impegnerà finalmente una sola notte: partendo comodamente da Roma col rapido delle 10,30 si arriverà a Vienna alle 8 del mattino seguente: da Vienna si partirà alle 22 per arrivare a Roma alle 20.

Le comunicazioni normali di Praga e di Varsavia, con servizio di carrozze a letti (trisettimanale dalla Cecoslovacchia, bisettimanale dalla Polonia) anticiperanno il loro arrivo a Roma dalle 9,10 alle 8,10, e posticiperanno di qui la loro partenza dalle 19,50 alle 21.

Ma queste comunicazioni pel transito di Tarvisio riceveranno assai maggior benefizio quando, fra non molto, sarà compiuta la elettrificazione della Udine-Tarvisio.

La maggior rapidità ottenutasi nelle comunicazioni fra Trieste e Roma, ha dato modo di migliorare quelle con Budapest e coi Paesi della Penisola Balcanica. Usando della comunicazione più celere con l'Ungheria, si partirà da Budapest ancora alle 20,03 per giungere a Trieste alle 9,20 ed a Roma alle 20 del giorno seguente, con un anticipo di oltre tre ore sull'orario precedente: e posticipando da Roma la partenza dalle 0,15 alle 7,45 si arriverà a Budapest alle 9,45 anzichè alle 9,55.

Per Bucarest e Belgrado (con carrozza diretta Roma-Belgrado) partendo da Roma col rapido delle 14,15 si giungerà a Belgrado alle 15,15 del giorno seguente, ed alle 10 del terzo giorno a Bucarest, con un guadagno per entrambe le destinazioni di circa quattro ore e mezza.

⁂

Abbiamo così sommariamente delineato l'aspetto che assumerà il quadro delle comunicazioni dirette pel fatto dell'apertura della direttissima Bologna-Firenze.

I vantaggi che vengono offerti al pubblico non sono indifferenti e per qualità e per quantità: non pochi anzi risultano di inattesa portata.

Le nuove comunicazioni dell'Estero coll'Italia, pur così migliorate, sono indubbiamente perfettibili; ma la cordiale adesione alla maggior parte delle proposte italiane ottenuta già con encomiabile tatto e fermezza, deve considerarsi come buon pegno per le ulteriori discussioni.

Questo primo orario, che può considerarsi come una creazione a nuovo, deve pertanto venir accolto con piena soddisfazione: in seguito — sulla via oggi in massima spianata — si potrà procedere fra minori asperità sempre con fermo intendimento di perfezionare.

È opportuno ai nostri tempi che le Amministrazioni Ferroviarie, concordi, tengano ferma la convinzione della necessità di curare e migliorare sempre più le velocità commerciali dei propri treni e il coordinamento delle comunicazioni; e combattere così anche il più o meno larvato scetticismo col quale

oggi alcuni, col pensiero fisso ai nuovi mezzi di trasporto, accolgono il compimento di grandiose opere ferroviarie, che danno mezzo di intensificare ed accelerare i viaggi; in particolare quelli a lunga distanza.

L'aviazione, con incalzanti progressi, affermandosi sempre più quale elemento importantissimo della moderna vita civile, ha abituato il mondo ad ansiose e fiduciose aspettative; e non v'ha certo chi non si auguri, specialmente in Italia, ove si ripetono magnifiche e continue manifestazioni di efficacissimo contributo allo sviluppo dell'aeronautica, che l'arduo problema dei trasporti aerei trovi la sua definitiva pratica soluzione: e questa non mancherà. Oggi però, e forse per parecchio tempo ancora, non esiste la soluzione piena di un servizio di volo da offrirsi normalmente al pubblico; un servizio che nell'anno non soffra limitazioni di sorta, dovute alla maggiore o minor durata della luce solare nelle 24 ore, o a stagioni più o meno propizie al volo su continenti.

Sorge qui l'opportunità che le Ferrovie si inseriscano nelle grandi comunicazioni aeree a necessario loro complemento, e per garantirne, per quanto possibile, la continuità di effettuazione. Collaborazione quindi deve essere, oggi più che mai, fra i due mezzi di trasporto; integrazione delle grandi possibilità che ciascuno offre per proprio conto; servizi misti con ben studiate coincidenze fra velivoli e treni; servizi normali, quotidiani occorrendo, di evidente pratica effettuazione in ogni tempo e che segnerebbero già un gran progresso nel trasporto dei passeggeri a lunghissima distanza; trasporti combinati il cui principio è stato solennemente accolto dalla Conferenza Europea, testè tenutasi a Roma, di revisione della Convenzione di Berna che regola i trasporti internazionali.

L'Italia, molo proteso sul Mediterraneo, ha la fortuna naturale di possedere Brindisi, al suo estremo: nodo importantissimo di movimento per essere sulla direttiva di una intensa corrente di scambi fra l'Europa Occidentale e l'Oriente; tanto che linee marittime ed aeree ne fanno loro capolinea, o per lo meno punto di approdo o di sosta. Già le Ferrovie dello Stato per creare un arrivo di buon mattino a Brindisi, da alcuni anni hanno accelerato fortemente il direttissimo notturno che muove dall'Alta Italia per le Puglie, dopo raccolte a Milano importanti coincidenze internazionali; direttiss che oggi prende a Bologna la coincidenza c treno rapido dalla Germania; ed altro impo tante provvedimento hanno testè adettato istituendo un servizio rapido attraverso l'Appennino, per comodità dei viaggiatori giunti a Roma per via aerea nel pomeriggio, e che da Brindisi proseguono all'alba del giorno seguente per il Mediterraneo Orientale ed oltre.

Questa è collaborazione veramente fecond tra aviazione e ferrovia; e va estesa con saggezza, ma senza esitazione. Nella stagione invernale, quando più forti sono le limitazioni dei servizi di volo, avrebbe indubbiamente successo un treno celere che muovesse da Milano, e passando per Roma, con facili ed ottime coincidenze da Genova e da Napoli (con che verrebbero interessati i principali punti d'Italia di concentramento di viaggiatori internazionali) raggiungesse Brindisi all'alba. I vantaggi della Direttissima, accoppiati a quelli della elettrificazione dell' intera tratta Bologna-Roma-Foggia, stanno pressochè annullando la differenza di tempo di percorrenza per questo itinerario, in confronto di quello Bologna-Ancona-Foggia, non elettrificato, malgrado la notevole differenza delle distanze. E d'altra parte, la tariffa differenziale dai confini a Brindisi, che dovrebbe in questo caso venire applicata anche sull'itinerario più lungo, di poco diversifica per le due vie; tanto che il maggior prezzo ben poco incide sul costo complessivo di questi viaggi a lunghissimo percorso.

Pensiamo pertanto che, sotto ogni aspetto, debbasi con entusiasmo salutare il compimento della grandiosa opera ferroviaria. S. E. il Ministro delle Comunicazioni ha testè ricordato in Senato che « le ferrovie sono insopprimibili ed insostituibili » per la loro speciale, esclusiva capacità; ed ogni loro perfezionamento tecnico — elettrificazione, rafforzamento dell'armamento, ampliamento di stazioni, perfezionamento degli apparati di sicurezza, ed anche raddoppi di binari (le nostre linee a doppio binario rappresentano appena il 25 per cento del totale della lunghezza delle linee in esercizio) — specie sulle grandi linee, va perseguito con risolutezza.

È per tale ordine di pensieri che oggi la direttissima Bologna-Firenze può essere proclamata sicuro strumento vitale di progresso e di prosperità della Nazione.

EMILIO CHALLIOL

FANTIN-LATOUR - LO STUDIO DEI BATIGNOLLES (MUSEO DEL LOUVRE).

La Mostra mondiale del ritratto dell'Ottocento alla XIX Biennale di Venezia

La tradizione delle Biennali veneziane, creatasi in quarant'anni di vita della fortunata impresa, e affermatasi nelle diciotto esposizioni che si sono andate succedendo ad anni alterni in quel giardino dell'arte e della natura, fiorito in mezzo alle acque verdi della laguna, vuole che in ogni Esposizione, accanto alla più eletta produzione degli artisti contemporanei, figuri una più o meno estesa mostra retrospettiva. Questa tradizione, che, per i fini eminentemente culturali e spirituali delle Biennali, riveste una importanza fondamentale, ha avuto in passato manifestazioni memorande. Attraverso una lunga serie di mostre retrospettive individuali, italiane e straniere, il pubblico ha potuto prendere diretta conoscenza di tutti i maestri che hanno onorato l' arte italiana dall'inizio del secolo scorso — ove vien posto il confine dell'arte « moderna » — fino ai giorni nostri, e dei maggiori artisti stranieri dello stesso periodo, gli uni e gli altri rappresentati non solamente dalle loro opere più famose, ma da tutte quelle che avevano segnato le tappe della loro evoluzione verso la loro più compiuta espressione.

Quando poi Antonio Maraini, succeduto a Vittorio Pica nell'onore e nella responsabilità della direzione artistica dell'impresa, credette giunto il momento di portare nelle sale della sezione italiana le nuove generazioni artistiche, fin a quel tempo escluse, perchè ancora immature, dalla massima competizione artistica italiana, egli volle, all'atto stesso che operava il ringiovanimento della Biennale, immettendo in essa le forze vive del se-

WINTERHALTER - RITRATTO DELL'IMPERATRICE EUGENIA.

colo nuovo, rendere solenne omaggio all'arte insigne del secolo precedente. La grande mostra retrospettiva della pittura italiana dell'Ottocento, che fu gloria della XVI Biennale del 1928, è rimasta memorabile non solamente per l'imponente rassegna di valori, ch'essa ha presentato, e molti dei quali ha rivelato ad un pubblico pur colto, che tutta-

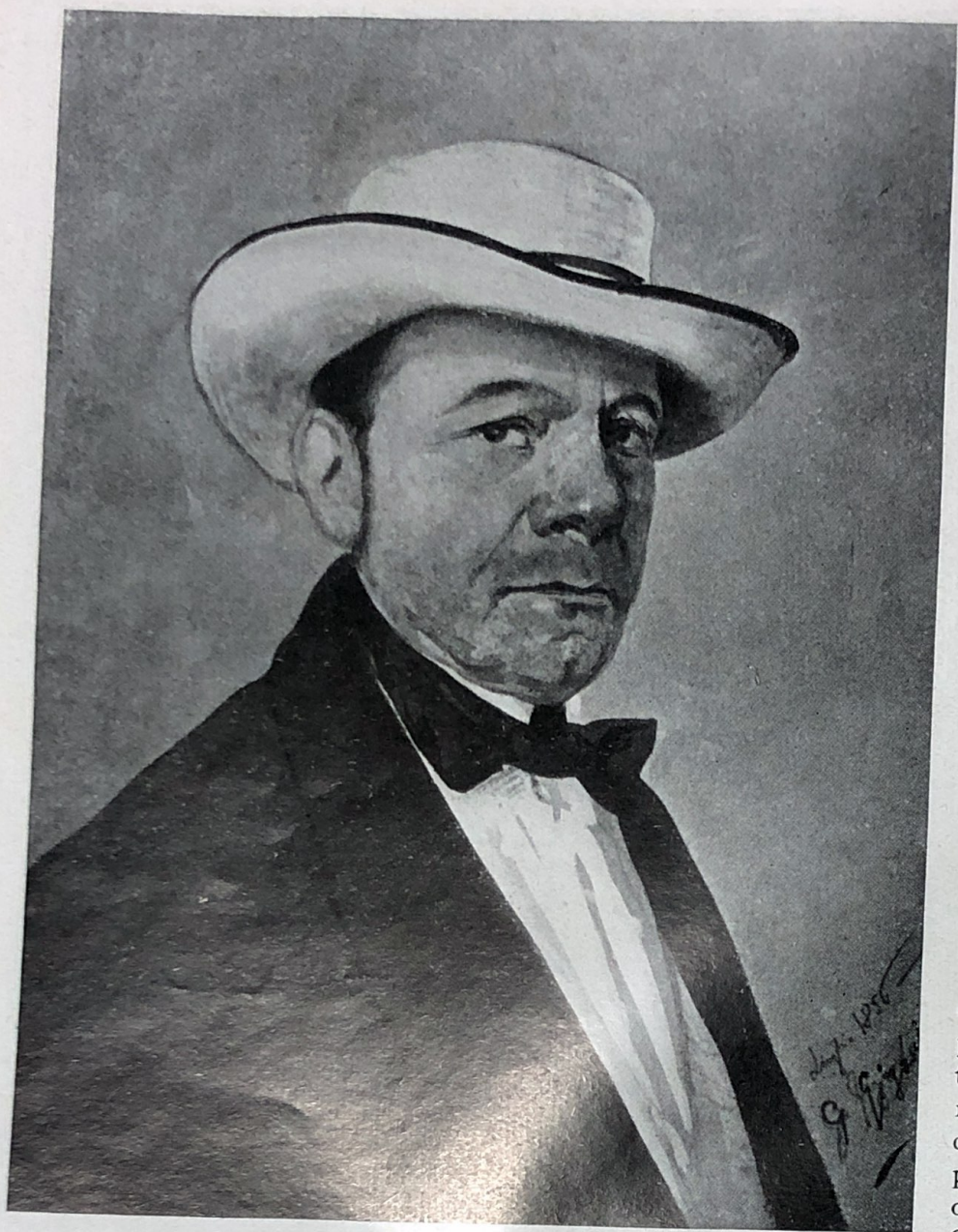
ECKERSBERG - RITRATTO DI THORWALDSEN.

via ignorava l'altezza raggiunta dall'arte nostra nel secolo scorso, ma altresì per essere stato il punto di partenza di un processo di revisione e di rivalutazione dell'arte di quel secolo. Revisione che, estesa fino a quelle ch'erano allora — sei anni or sono — le più recenti espressioni dell'arte italiana, s'imponeva tanto più, in quanto erano venute a maturazione condizioni nuove di gusti e di tendenze, che segnavano « il trapasso dalle generazioni che avevano iniziato le Biennali alle generazioni che dalla guerra in poi

FLANDRIN - RITRATTO DI NAPOLEONE III (MUSEO DI VERSAILLES).

le hanno sempre alimentate ». Così si esprimeva Antonio Maraini nel tracciare il programma della Biennale successiva. E soggiungeva: « Ora, con la XVII Biennale che si aprirà nella primavera del 1930, anno VIII, deve cominciare l'opera ricostruttrice di queste generazioni, dalle quali l'Italia attende il suggello, nell'arte, della sua rinata grandezza. Con ciò non s'intende menomamente imporre agli artisti di seguire un programma estetico determinato. L'attività creatrice deve trovare in piena libertà le sue vie, e manifestarsi con quei procedimenti tecnici che meglio rispondono ai fini cui tende. Ma l'arte non è un fenomeno isolato di un capriccio individuale: è un prodotto fatale e complesso di particolari condizioni, intimamente legato alle condizioni generali di un dato paese. Per modo che le espressioni genuine ed immortali dell'arte sono quelle nelle quali, attraverso una geniale sensibilità individuale d'artista, vibra e parla il sentimento universale di tutto un popolo, s'incarnano le aspirazioni e gli ideali di un momento storico. Qual momento più significativo e memorabile del presente per l'Italia? Qual popolo è più teso verso la conquista di un alto destino? E si può affermare che gli artisti abbiano finora riflesso nella loro opera il momento, che, come parte di questo popolo, vivono? ». No — constatava il Maraini. « L'intensità degli scambi internazionali ha in questi ultimi decenni fatto prevalere un clima estetico cosmopolita su quelle che sono le tendenze e le tradizioni dei vari paesi e delle varie razze.... ». E « per compiacere all'esclusivismo spaesato » di circoli e conventicole di iniziati, « gli artisti si sono straniati dal vivo del popolo, e si sono chiusi nella torre d'avorio d'un soggettivismo intransigente » e, come scriverà lo stesso Maraini in uno scritto più recente, in una « cerebralità disumana e antisociale ».

Per indurre gli artisti italiani a liberarsi

BOILLY - LO STUDIO D'ISABEY (MUSEO DEL LOUVRE).

GIACINTO GIGANTE - RITRATTO DEL BARBIERE DI CORTE.

di questa cerebralità, per tentare di farli aderire alla vita, di farli ritornare « alle tradizioni nostre di bellezza, di salute e di vigore » Antonio Maraini bandiva, per la Biennale del 1930, i concorsi artistici per lo svolgimento di temi prestabiliti, premi che furono rinnovati nel 1932, per celebrare nell'arte il Decennale della Marcia su Roma.

Ed oggi, per richiamare gli artisti alla considerazione sempre più profonda e simpatica dell'*uomo*, centro e misura ideale del mondo, microcosmo, ad esprimere il quale l'artista — come ha scritto Waldemar George — « attinge l'universalità », Antonio Maraini ha organizzato, per la XIX Biennale, che s'inaugura il 12 maggio, la mostra mondiale del ritratto dell'Ottocento.

Mostra mondiale non solamente perchè ad essa partecipano tutte le nazioni, che abbiano avuto, nell'Ottocento, accenti d'arte, ma perchè destinata ad avere risonanza mondiale come il primo tentativo realizzato in grande stile di dare una vasta sintesi della vita dell'Ottocento attraverso il ritratto, rappresentato non solamente da quadri e da statue, ma da disegni, da stampe, da medaglie, da tutte insomma le forme nelle quali possa esprimersi, nei lineamenti immortali dell' arte, la sovrana maestà della figura umana.

Perciò, più e meglio che una rassegna imponente di valori artistici, questa mostra retrospettiva che occuperà undici delle più belle sale del padiglione italiano dei Giardini — le sale situate sull'asse del palazzo, che va dal portale d'ingresso alla veranda sporgente sulla pace lagunare del Rio di S. Elena — vuol essere una grandiosa rassegna di vita. La risonanza solenne di ricordi imperiali e regali, consegnati alla storia del secolo passato, s'accorda con le armonie intime e sommesse di modesti destini borghesi, che il divino potere dell'arte solleva alla stessa altezza delle vite più illustri.

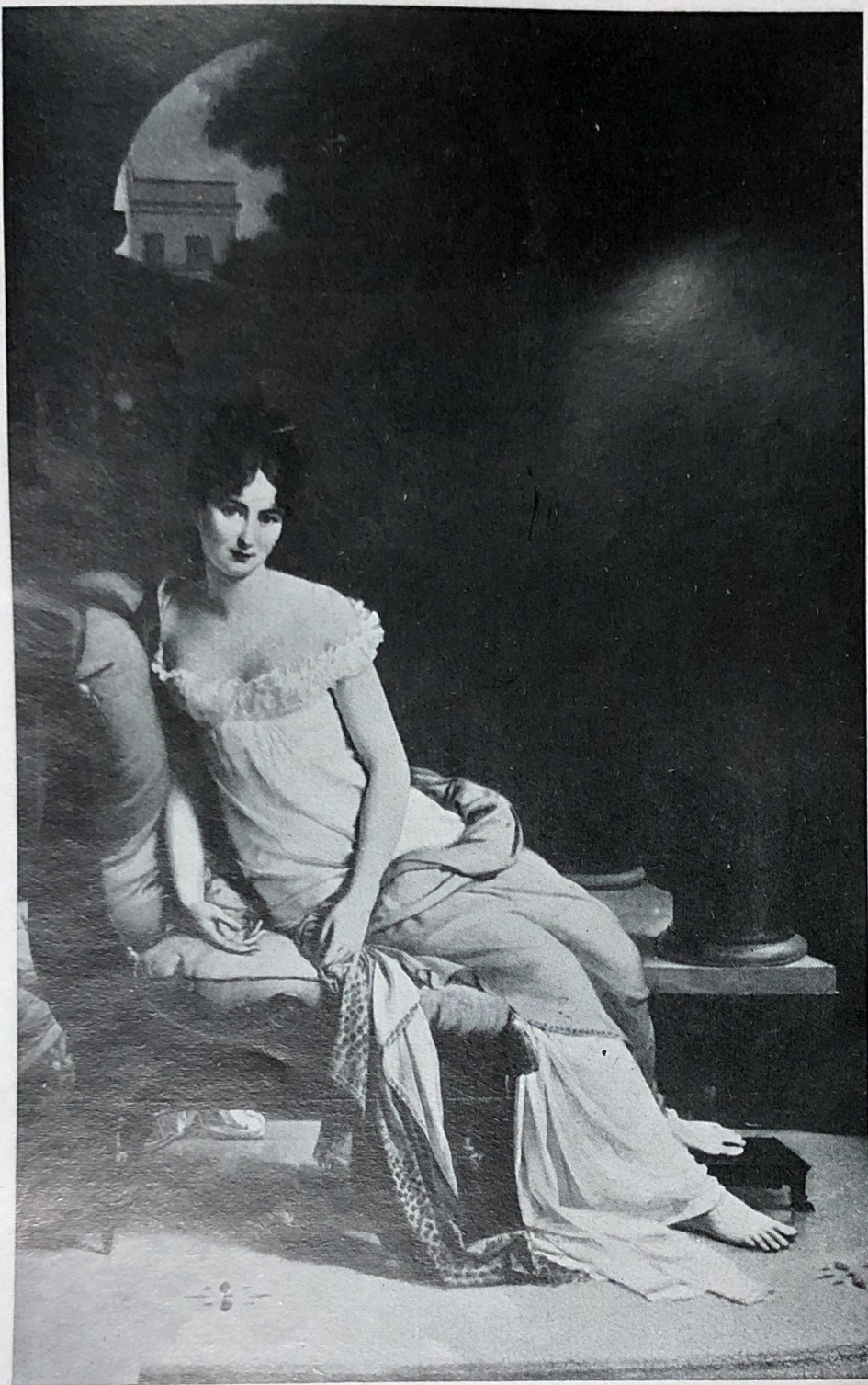
La *modella* fresca e paffuta di Odorico Politi, e il *barbiere della corte napoletana* ritratto dal verismo arguto di Giacinto Gigante sono posti, necessariamente, sullo stesso piano dell'*Imperatrice Eugenia* — romanticamente idealizzata dal pennello aulico di Winterhalter — o del grande scultore ***Thorwaldsen,***

FRANZ VON LENBACH - IL PRINCIPE DI BISMARK.

presentato con pacato vigore dal suo compatriota Eckesberg. Di fronte a *Napoleone III*, composto da Flandrin in maestosa severità, dalla quale tuttavia non esula un vago senso d'inquietudine che balena negli occhi, accanto al trono innalzato il 2 dicembre 1851 sulle baionette dei soldati di Saint-Arnaud, si leva, con il suo ciuffo rivoluzionario, con i suoi occhi sfavillanti, *Henri Rochefort*, l'implacabile demolitore del secondo Impero, dipinto da Baud Bovy. La grazia neoclassica di *Giulietta Récamier* sorride, dal quadro di Gérard, alla volontà imperatoria del suo grande nemico Napoleone, ritratto a cavallo dal polacco Michalowski. *Adelina Patti*, rivive per l'arte di Boldini, come il *principe di Bismark* per quella di Lenbach. Le figure muliebri spiritualizzate dal pennello di Sargent o di Whistler — come il ritratto di Eleonora Duse del Sargent — costituiscono il più evidente e classico contrasto con le donne prosperose e bonarie care ai pittori cecoslovacchi, come Manek e Brozik. Le immagini ieratiche e dominatrici di *Leone XIII* e del *cardinale Rampolla* di Filippo Laszlö fanno riscontro al sorridente splendore della *Regina Margherita* ritratta, nel fiore della sua bellezza, da Michele Gordigiani e alla svelta linea della *danzatrice Taglioni*, evocata dall'Inganni.

La storia di quel secolo formidabile, che comincia in un'atmosfera di altero classicismo, creato intorno a quel Napoleone, nel quale parvero rivivere i fasti dell'impero di Roma, dall'arte del Canova e del David, e che termina nel clima di tormentosa ricerca, impersonata dai Van Gogh, dai Gauguin e dai Segantini, viene sintetizzata in un'armonia vasta e complessa, a formare la quale contribuiscono insieme e le espressioni dei volti, animati del soffio vitale dell'arte, e le foggie del vestire, il sapore degli stili e i ricordi che nomi e figure suscitano nello spirito del visitatore.

Il criterio distributivo delle opere seguito nell'ordinamento è quello dei grandi periodi storici nei quali può dividersi la pittura ottocentesca, con il massimo riguardo possibile ai raggruppamenti nazionali.

La prima sala, nota sotto il nome di « Sala della Cupola », raccoglierà la pittura dello stile neoclassico, con la quale il secolo XIX si è affacciato sul mondo dell'arte. Il grande salone centrale del palazzo, che già per la XVIII

GERARD - RITRATTO DELLA SIGNORA RÉCAMIER (MUSEO DELLE BELLE ARTI DI PARIGI).

Biennale era stato diviso in tre scomparti, destinati ad accogliere le mostre retrospettive di Giovanni Boldini, di Vincenzo Gemito, di Francesco Paolo Michetti e dei pittori veneziani degli ultimi trent'anni dell'Ottocento, è attribuito alla pittura romantica di Francia e d'Inghilterra, d'Austria e di Germania, che si estende pure, con la sezione italiana, alla «Sala della Tribuna». Nelle altre sale, parallele al salone centrale, saranno collocati gli impressionisti. I busti, le medaglie, le miniature, i disegni e le incisioni troveranno posto parte nelle stesse sale che ospiteranno la pittura, parte in tre piccole sale adiacenti alla «Sala della Tribuna».

Tutte le nazioni che partecipano permanentemente alle Biennali inviano a questa mostra gruppi di opere d'importanza proporzionata allo sviluppo che l'arte del ritratto ha avuto in ogni singola nazione nel secolo scorso. Hanno perciò particolare rilievo la partecipazione dell'Italia, della Francia, della Spagna, della Gran Bretagna e della Germania, seguite dall' Austria, dall' Olanda, dal Belgio, dagli Stati Uniti d'America, e quindi dalla Svizzera, dalla Polonia, dall' Ungheria, dalla Danimarca.

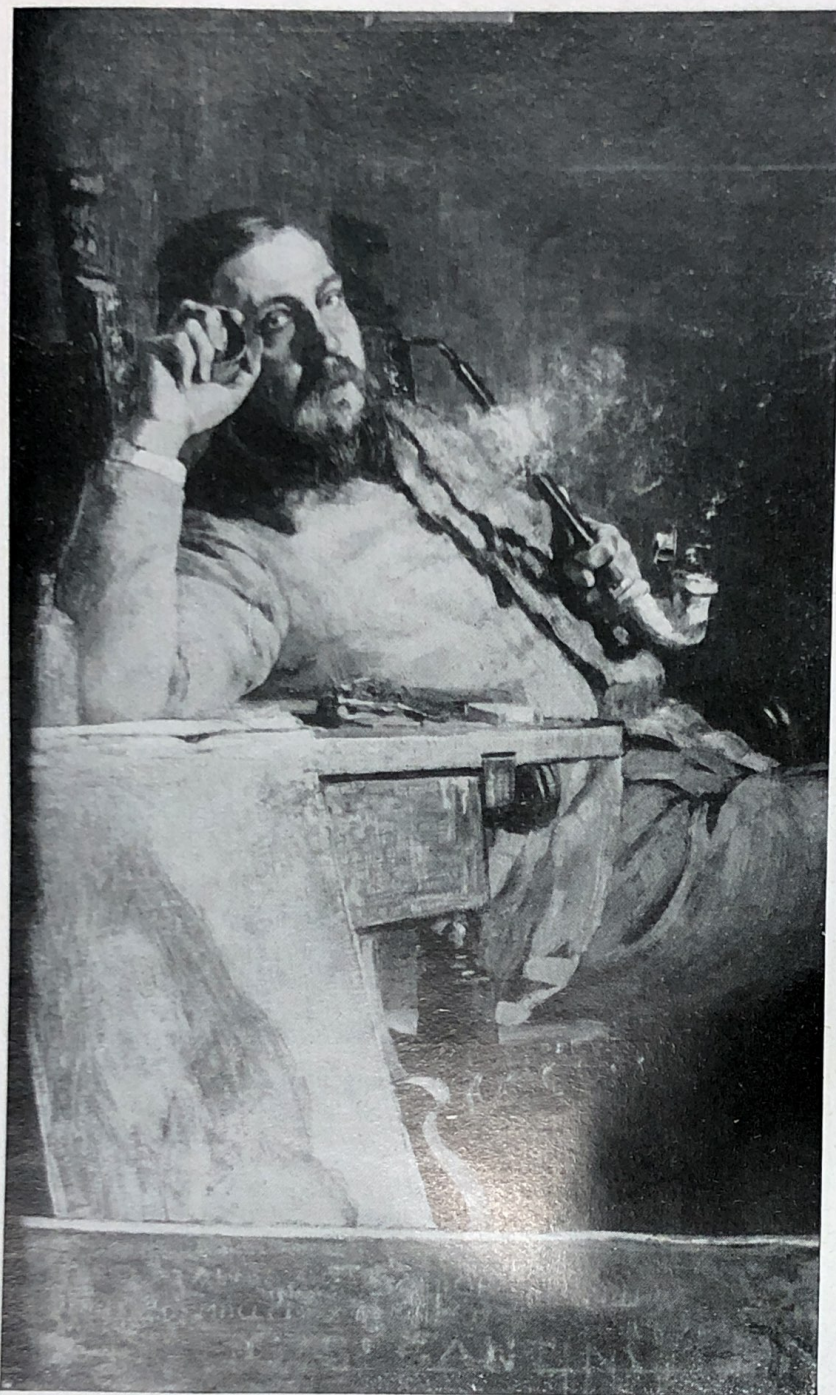
L'Italia occupa nella mostra una posizione preponderante non soltanto per numero di opere, ma anche per il valore di esse. Il processo di rivalutazione della nostra arte ottocentesca, verificatosi da qualche anno in qua — ricordiamo la bella mostra del ritratto veneziano dell'Ottocento, allestita nel 1923 a Ca' Pesaro da Nino Barbantini — ha riportato alla luce e all'ammirazione del nostro pubblico numerosi artisti, ch'erano stati ingiustamente lasciati nell'oblio: così il Palizzi, il Molmenti, il Politi, il Grigoletti, il Lipparini, il Gordigiani ed altri. D'altra parte gli

ANTONIO ZONA - RITRATTO DI FAMIGLIA.

organizzatori della Mostra hanno preferito presentare con piccoli gruppi d'opere artisti più rappresentativi, piuttosto che presentare singole opere di molti artisti di secondario interesse.

Ne viene di conseguenza che alla Mostra figureranno anche talune opere già esposte in mostre retrospettive di precedenti Biennali. Questo era inevitabile dato che per la prima volta l' arte italiana dell' Ottocento doveva esser posta a confronto e quasi in gara con l'arte straniera sullo specifico terreno del ritratto, sul quale in fondo la scelta non era per noi vastissima.

La rassegna del ritratto italiano incomincia dal vigoroso classicismo di Andrea Appiani, per terminare con le opere giovanili di artisti illustri ancora viventi, come Ettore Tito, Alessandro Milesi e Paolo Vetri.

Nell'Ottocento, esauritasi — dopo il Canova — la supremazia incontrastata che Venezia aveva esercitato sull'arte nel secolo precedente, si determina quella rinascita dei focolari regionali dell'arte italiana, che finirà poi con lo sfociare in una fusione nazionale anche nel campo artistico, solo in questi ultimi anni effettivamente raggiunta. Tuttavia anche nell'ambito dei ritrattisti italiani la divisione più ovvia appare quella che si basa sulle grandi correnti di sentimento e di stile. Dalla compostezza classica dei personaggi di Gaspare Landi e di Luigi Sabatelli già s'avverte con i gentiluomini meditativi da Teodoro Matteini il passaggio al romanticismo, che trova in Francesco Hayez il suo più fervido campione, e che, con Odorico Politi e con Michelangelo Grigoletti, si riallaccia alle vecchie salde tradizioni della grande pittura veneziana. La schiera dei pittori s'allarga e si innalza con Giacinto Gigante a Napoli, con Giuseppe Bezzuoli a Firenze, con il grande lombardo Giovanni Carnevali; ed ecco l'Ottocento italiano nel suo fiore, con una schiera di pittori più o meno famosi, ma tutti ben degni di rappresentare i diversi aspetti della

GIOVANNI SEGANTINI - VITTORE DE GRUBICY.

donne e uomini ispirati del romanticismo, eleganze e spume del periodo impressionista; la contessa Francesca Guicciardini-Corti del Gelli e il ritratto della moglie di Mosè Bianchi; Vespasiano Muzzarelli del Molmenti, e l' *Amia Rosa* del Favretto....

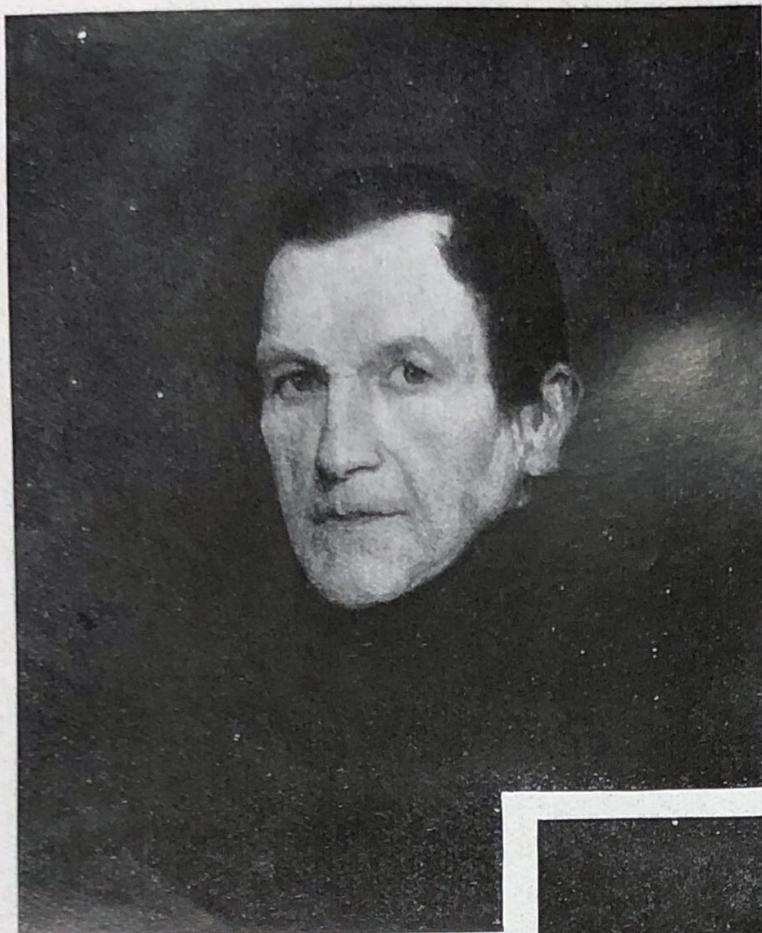
Dopo quello italiano, i gruppi più importanti della Mostra saranno quelli della Francia e dell' Inghilterra. L'Ottocento segna il trionfo della pittura francese, che qui sarà tutta sintetizzata da oltre trenta opere tra le più gagliardamente rappresentative di un secolo grandioso. Il classicismo di David e di Ingres, di Prud'hon e di Boilly, di Gros, di Gerard, di Regnault che s'ingentilisce in Corot e giunge ammorbidito fino al Flandrin e al Couture, sfocia nel lirismo romantico di Delacroix, di Chasseriau e di Boulanger. Poi attraverso la transizione realistica di Fantin-Latour e di Courbet, e l'intellettualismo individuale del Ricard, ecco l'esplosione dell'impressionismo, e la grande schiera dei Manet, dei Monet, dei Renoir, dei Besnard, dei Gauguin, fino al primitivismo lirico di Puvis de Chavannes, e al possente genio riformatore di Paul Cézanne: visione panoramica di un secolo nel quale la pittura francese è sbocciata in un fervore meraviglioso di forza creativa, sul terreno preparato dal genio dei grandi veneziani del Cinquecento e del Settecento e dalla possente personalità di Francisco Goya.

loro epoca: da Eliseo Sala a Scipione Vannutelli, da Daniele Ranzoni al discepolo suo Tranquillo Cremona; da Antonio Ciseri a Filippo Palizzi, da Domenico Morelli a Francesco De Nittis, da Giovanni Boldini a Giacomo Favretto, da Silvestro Lega a Giovanni Fattori, da Giovanni Segantini ad Antonio Mancini. L'elenco sarebbe lungo e monotono a volerli citare tutti. Ma non sarà monotona l'adunata di figure che sfilerà davanti ai visitatori. Gentiluomini impettiti e dame contegnose dei tempi neoclassici, languide

A Goya e a Federico de Madrazo è affidata la rappresentanza della Spagna in questa rassegna di glorie, come Lawrence e Marshall, Opie e Geddes, Landseer e Dyce, Giorgio e Guglielmo Richmond, Watts e Millais, Orchardson e Holl, e Mc Evoy rappresentano

LODOVICO LIPPARINI - LA FAMIGLIA LIPPARINI.

l'Inghilterra, con i volti di personaggi famosi nella politica e nell'arte, da Lord Melbourne a John Ruskin, da Lord Palmerston a Browning, con le delicate sfumature preraffaellite di Dante Gabriele Rossetti e di Ford Madox Brown, e con il vigoroso realismo di Sir William Orpen.

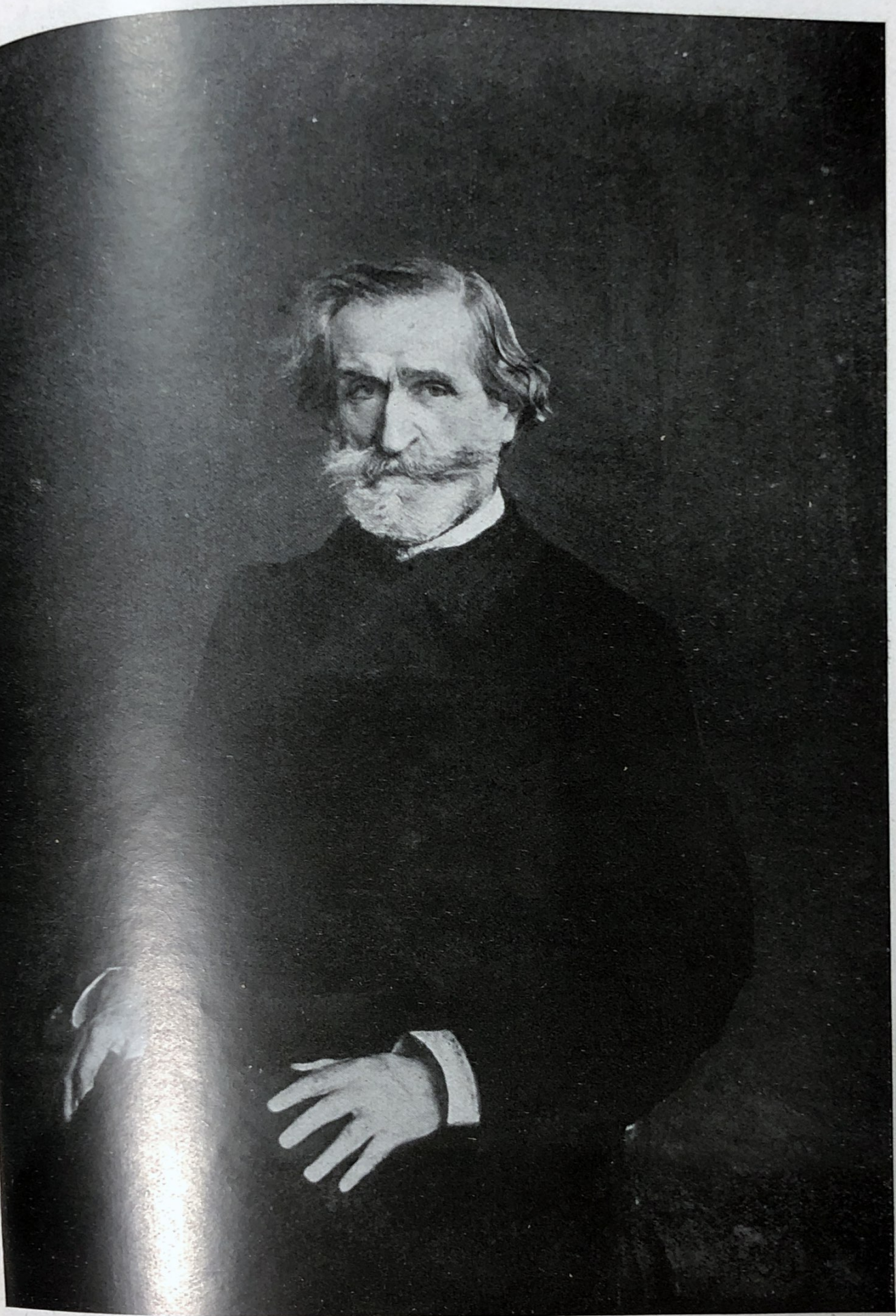
La Germania figura con Feuerbach e con Marees, con Lenbach e con Thoma, con Krüger, Menzel e Rayskl, oltre che con il cosmo-

(*fot. Brogi*)
LIEVIN DE WINNE - STUDIO PER IL RITRATTO DI LEOPOLDO I (MUSEO REALE DI BRUXELLES).

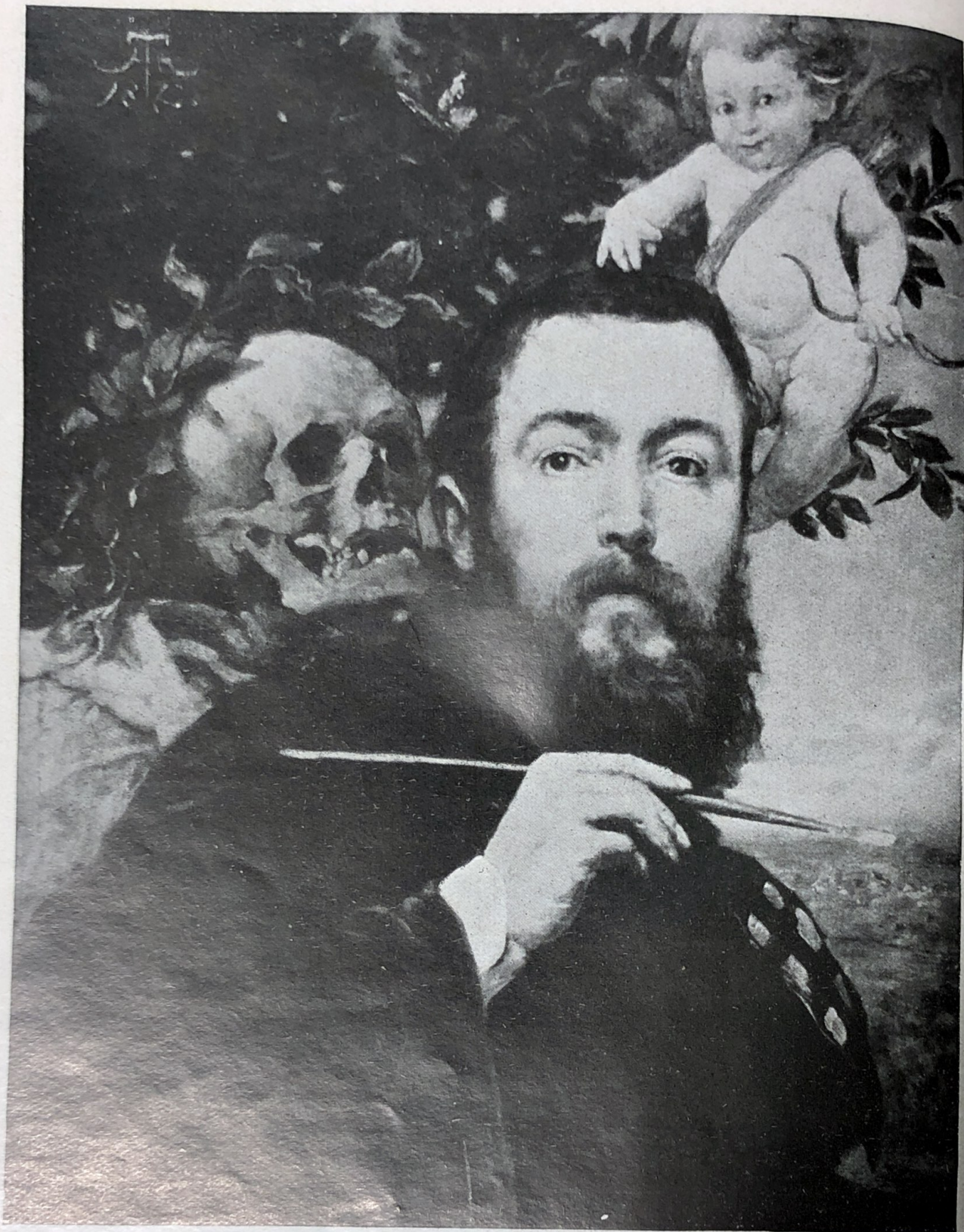
polita ed aulico Winterhalter. L'Austria manda Giovanni Battista Lampi, Federico Fueger, e il suo grande Ferdinando Waldmüller, Federico Amerlings e Carlo Rahl, Hans Canon e Hans Makart, Carlo Schuch e Antonio Romako. La Danimarca limita i suoi invii alle prime affermazioni della sua arte pittorica, nata solo all'inizio del XIX secolo; e manda i classici Eckersberg e Jensen, Cristiano Köbke, nel quale il classicismo originario si ammorbidisce nella fresca vivacità del colore, Lundbye e Peter Kristian Skovgaard.

Importantissimo è il gruppo belga, nel quale appare evidente la formazione graduale di un'arte tipicamente nazionale, che, partendo dal classicismo di Jean François Navez attraverso il realismo psicologico di Lievin de Winne, giunge ai più vibranti [illegible] del realismo e dell'impressionismo, e si afferma con Vetrheyden, Khnopff, Theo van Rysselberghe, Evenepoel, James Ensor.

Con il gruppo svizzero ritorna Leopoldo Robert in quella Venezia nella quale egli troncò la sua esistenza il 20 marzo 1835, spinto alla disperazione dal suo folle amore per la principessa Carlotta Bonaparte. Questo interessante pittore, che segna un tipico stadio dell'evoluzione dal classicismo al romanticismo, sarà rappresentato dal *Ritratto di una italiana*. Con lui esporranno lo Stauffer, il Buchsev, il Menn, il Baud-Bovy, con il ritratto di Henri Rochefort e l'Hodler con l'autoritratto.

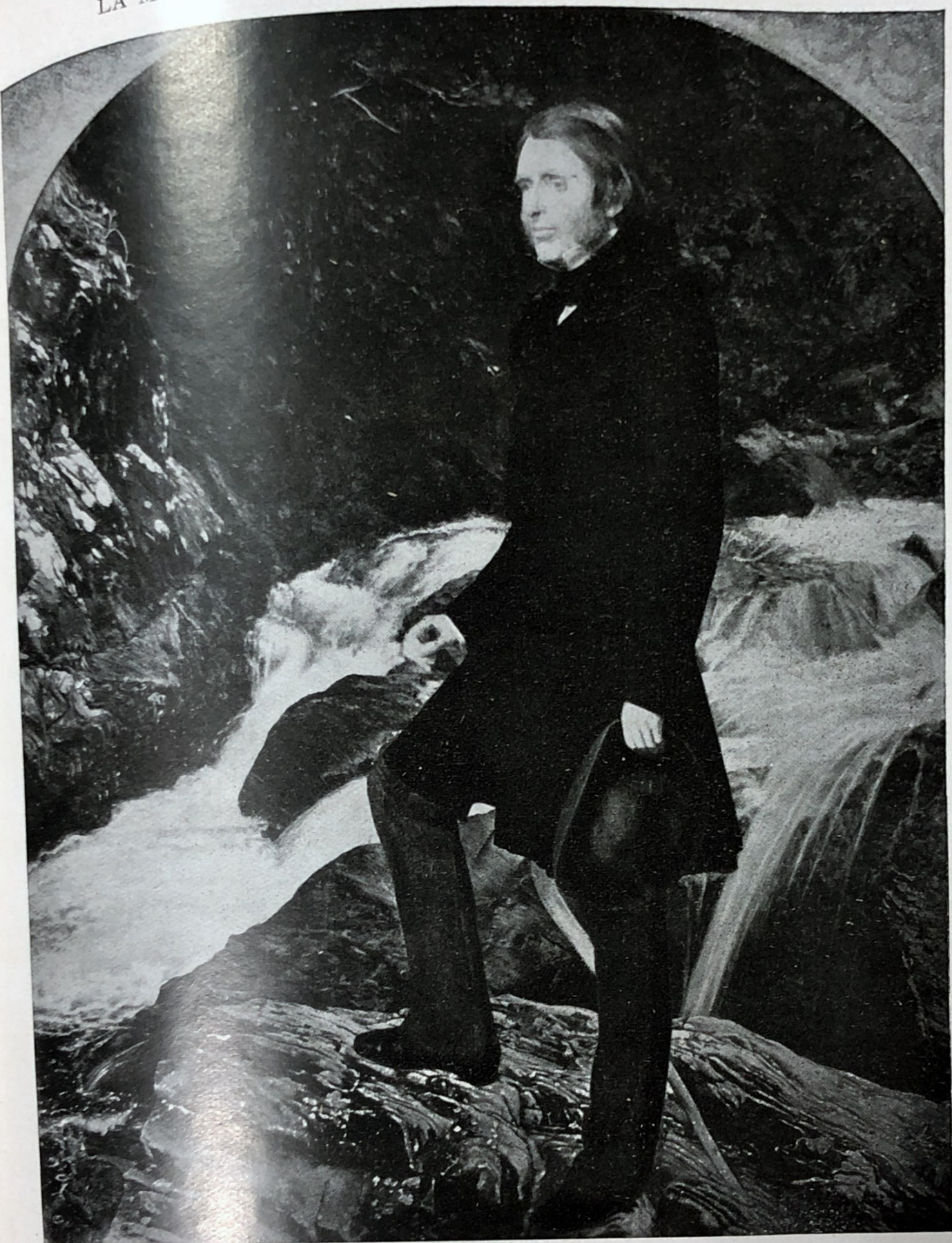
Della Polonia vedremo il Michalowski, con il ritratto di Napoleone a cavallo, il Rodakowski, con il

(*fot. Alinari*)
S. LEGA - RITRATTO DI R. CARNIELO (COLLEZIONE CARNIELO - FIRENZE).

GIOVANNI BOLDINI - RITRATTO DI GIUSEPPE VERDI.

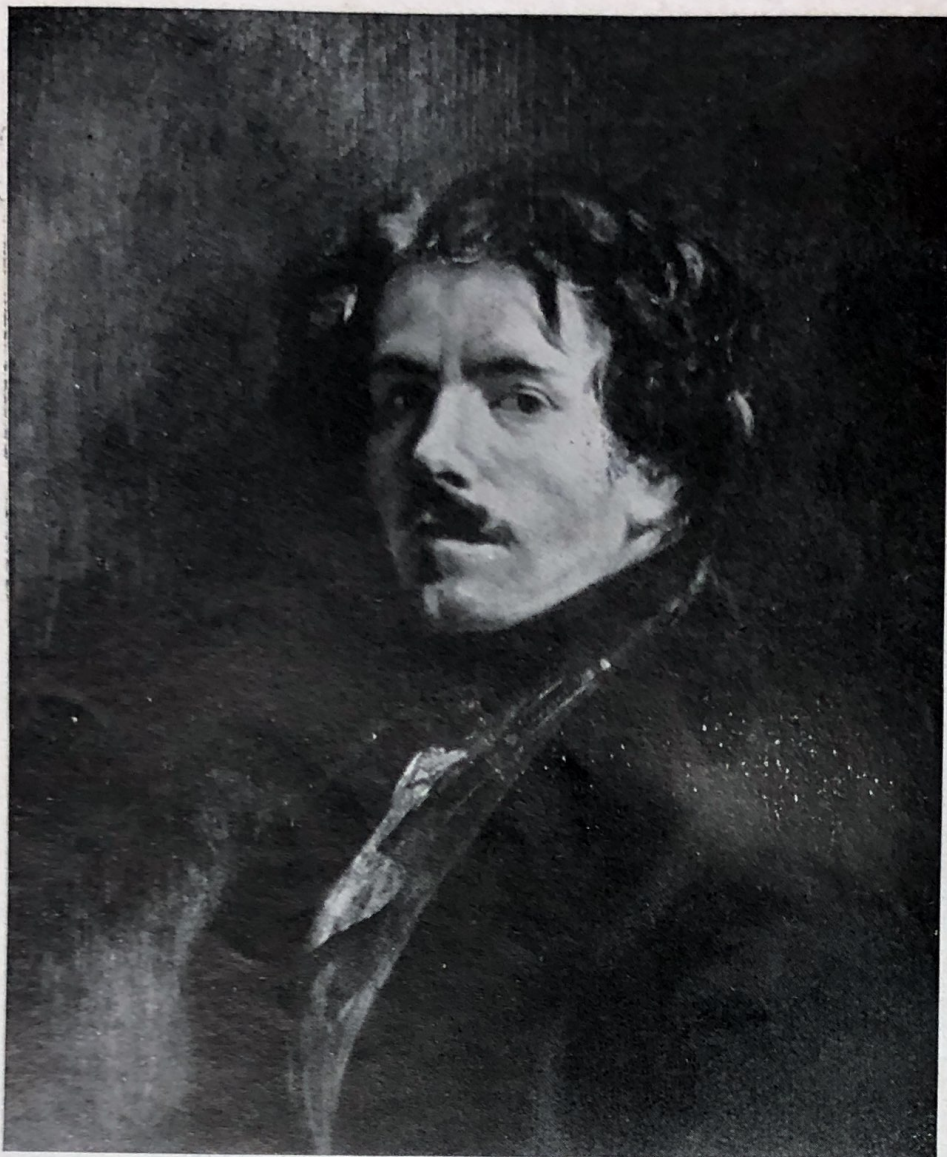
ritratto del generale Dembinski, il Matejko, e due dame ottocentesche, l'una dipinta dal Simmler, l'altra dal Lentz. La Cecoslovacchia sarà rappresentata da Brozik, Hynais, Machek, Manes e Purkyne. L'America, oltre che da Sargent e da Whistler, da Eakins, da Chase, e da Frank Duveneck. L'Olanda dai suoi grandi maestri Josef Israëls, Josselin de

HANS VON THOMA - AUTORITRATTO.

Jong, Jan Veth, Jan Toorop e Vincent Van Gogh.

L'Ungheria manda il romantico Nicolò Barabás, nel quale è ancora evidente l'influenza italiana, e Carlo Brocky, Bartolomeo Szekely e Giulio Benczur, Carlo Lotz e Paolo Szinyei Merse, Carlo Ferenczy e Michele Munkàczy, principe della pittura ungherese, con il suo famoso ritratto del Cardinal Ludovico Haynald.

Tutte le nazioni contribuiscono poi largamente a completare la mostra di pittura, che

J. E. MILLAIS - RITRATTO DI JOHN RUSKIN.

comprenderà complessivamente oltre 250 capilavori, con ritratti in scultura: particolarmente importanti quelli di scultori italiani — da Antonio Canova a Vincenzo Gemito — francesi, belgi, tedeschi. Rodin e Pradier, Carpeaux e Dalou, Rude e Saint Marceaux, rappresentano la Francia; per la Germania il busto di Federico Nietzsche di Klinger fa riscontro al Böcklin di Hildebrand, e alla principessa Luisa del Schadow.

E, con la scultura, le miniature, le medaglie, i disegni e le stampe porteranno il numero delle opere esposte ad oltre cinquecento: sarà, anche numericamente, la più vasta

DELACROIX - RITRATTO DI DELACROIX (MUSEO DEL LOUVRE).

rassegna internazionale del ritratto moderno che mai sia stata tentata.

L'organizzazione ne è stata affidata ad un comitato speciale, presieduto dal Presidente della Biennale, conte Giuseppe Volpi di Misurata, e composta di esperti delle varie nazioni, i quali spesso, ma non sempre, si identificano con i commissari delle nazioni stesse per la Biennale. Naturalmente lo spirito animatore di questa, ch'è forse la più difficile impresa realizzata dalla Biennale, è Antonio Maraini. Egli ha voluto, con questa mostra, dimostrare con quanta chiarezza attraverso una serie di ritratti, « si possano tracciare e seguire la vita e la storia di una società, di un popolo, di uno stato », perchè gli artisti italiani di oggi capiscano che è giunta l'ora di cominciare a fornire i documenti del popolo e dello Stato, ai quali hanno l'onore di appartenere.

Ma il pubblico vedrà riunito per la prima volta davanti ai suoi occhi tutto un mondo, del quale, di mano in mano che ce ne allontaniamo, comprendiamo il travaglio grandioso e la bellezza varia e complessa; un mondo del quale noi siamo i diretti discendenti, e del quale, pur nella realtà superba dell'epoca nella quale viviamo, sentiamo le nostalgie sentimentali affiorate nell'anima, come musiche lievi sfumate da tristezze lontane, che ci riconducono ai ricordi dei nostri anni primi, e ridestano gli echi di care voci che si son taciute per sempre.

ELIO ZORZI.

DAL SABOTINO AL QUARNARO

COL TOURING CLUB ITALIANO

13-17 Giugno 1934-XII

A quattro chilometri da Monfalcone, in un villaggio che fu duramente provato dalla guerra, ma che oggi è risorto più bello — Ronchi, — tre modeste lapidi stanno a ricordare tre figure e tre avvenimenti di grande portata per la storia del Risorgimento italiano. Ricorda, la prima, Guglielmo Oberdan, quivi sorpreso dalla polizia austriaca il 16 settembre 1882 e di là condotto al sublime sacrificio; un'altra rammemora il bersagliere Benito Mussolini, qui trasportato ferito nel febbraio 1916, dalla terribile quota 144; la terza Gabriele d'Annunzio, che da Ronchi, detto poi « dei Legionari », alla testa dei suoi volontari iniziava il 12 settembre 1919 la marcia su Fiume.

Alla luce di questi ricordi e con la visione dell'ara di purissimi eroi, dell'esaltante sacrario del valore italiano che alto, fulgidissimo risplende da Redipuglia, il Touring ha dettato il programma dell'Escursione ch'esso organizzerà dal 13 al 17 giugno nella Venezia Giulia. Risulterà essa un pellegrinaggio d'amore, di ammirazione e di devozione attraverso quei luoghi che videro dapprima la preparazione spirituale dell'ambiente in una lunga quotidiana costrizione ed aspirazione degli irredenti; che furono, in sèguito, cruento teatro dell'immane cozzo di due eserciti, armati l'uno per conservare il frutto della rapina, l'altro per strappare all'oppressore le terre predilette, violentemente avulse dal suolo patrio; dei luoghi che videro infine spezzata una coalizione intesa a sottrarre all'Italia, anche dopo la vittoria, una delle più fulgide gemme: Fiume.

I nostri Soci non vorranno mancare di partecipare numerosi a quest'esaltazione di una storia gloriosa recente; come non vorranno privarsi della felice congiuntura di ammirare contemporaneamente, assieme a paesaggi stupendi del Paese, alcune delle opere nuove e più significative del Fascismo: strade, ponti, ricostruzioni, abbellimenti, impianti portuari.

Due favorevolissime occasioni si presentano ai Soci per compiere la nuova Escursione che il Touring oggi loro propone, e cioè quella del « Giugno Triestino », attraente assieme di manifestazioni varie per le quali è concessa la riduzione del 70% sul costo del biglietto di andata-ritorno pel grande porto dell'Adriatico, e i festeggiamenti commemorativi del decennale dell'annessione di Fiume all'Italia.

L'itinerario nostro, che si spingerà dal Sabotino al Quarnaro, prenderà necessariamente inizio da Trieste e quivi verrà pure a concludersi.

Nella città di San Giusto si troveranno a raccolta i nostri Soci il 13 giugno. La prima visita sarà riservata, nel pomeriggio dello stesso giorno, alle *Grotte del Timavo* a San Canziano, delle quali essi contempleranno i grandiosi lavori di sistemazione degli accessi e le imponenti cavità percorse dal leggendario fiume sotterraneo.

Il secondo giorno, lasciata Trieste per la

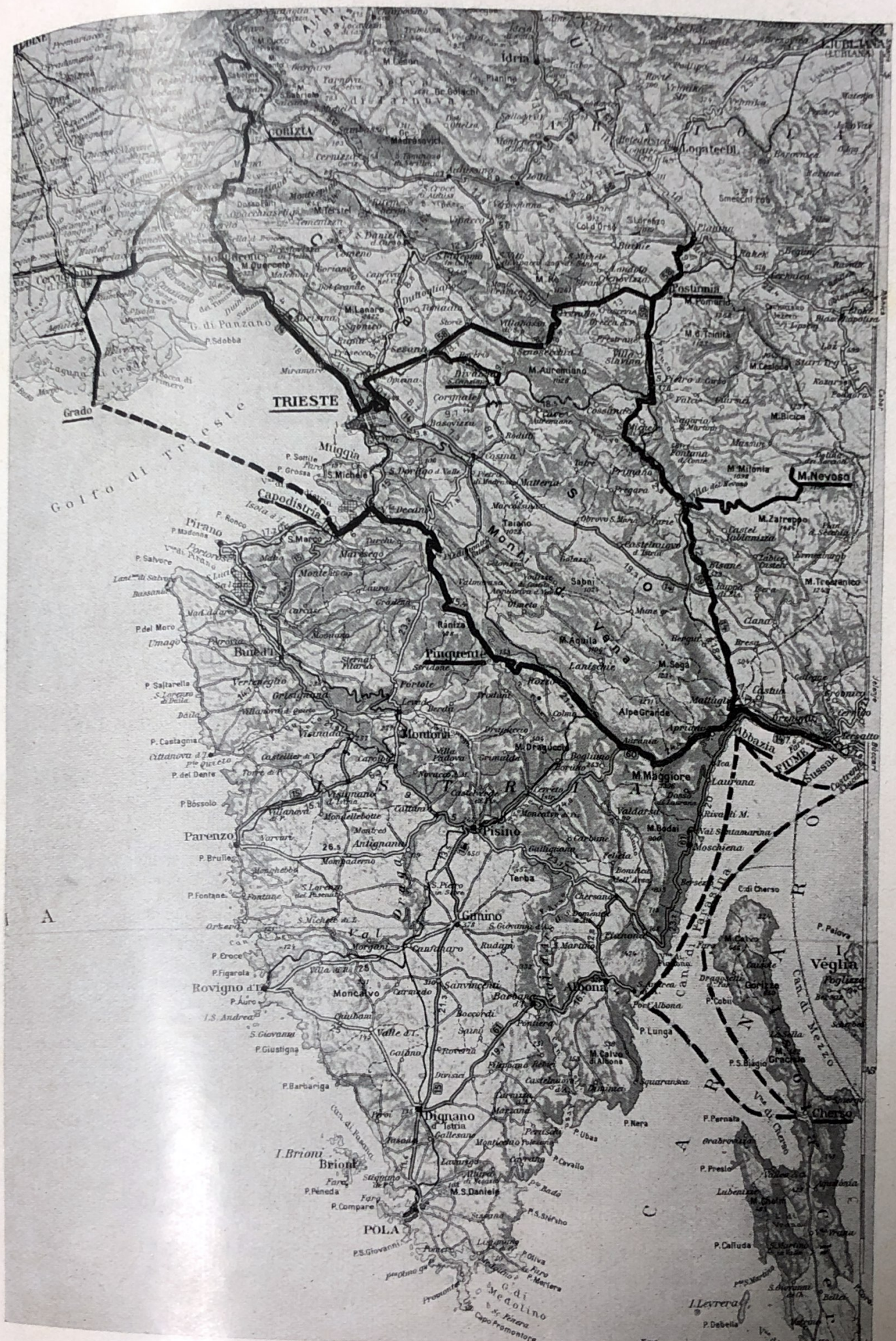
nuovissima strada litoranea, incantevole di fronte al magnifico golfo, rasentando le falde del terribile Ermada, toccheranno la *foce del Timavo,* riconsacrato dal sangue di Randaccio e di tanti purissimi eroi; poi, lungo le strade ai margini martoriati del Carso, ora riverdeggiante, infileranno il Vallone di Doberdò, profonda incisione entro gli scarni altopiani calcari, per dirigersi su *Gorizia,* la città decorata di medaglia d'oro al valor civile, di cui ogni via narra episodi di lotta e di valore; la città che udì il fragore e vide la strage di undici epiche battaglie; ma che oggi, rinata più bella e ridente dalle sue rovine, vive il ritmo febbrile della nuova Italia e fervorosa aspira a più alte mete civili, quale centro di una ferace ed industriosa zona.

Da Gorizia si proseguirà poi per Oslavia e S. Croce, al Sabotino, ove giganteggiano — nel ricordo e nei segni di guerra — le gesta compiute sull'asprissimo terreno che fanno di quell'altura una vedetta sacra alla passione d'Italia; ma, ritornati a Gorizia, i Soci nostri si soffermeranno in un'attenta visita al centro, prima di avviarsi al *Monte San Michele,* « zona sacra » nella quale tutto l'apprestamento dei giorni di guerra è stato conservato e ripristinato nei principali suoi elementi (reticolati, camminamenti, trincee, appostamenti di armi varie), sì che il visitatore potrà riceverne viva l'impressione d'assieme e meditare sugli aspetti e le difficoltà della lotta tremenda ivi combattutasi.

Dal San Michele la comitiva scenderà al Cimitero di *Redipuglia* — il Cimitero degli Invitti — dove il Comandante della III Armata, il Duca d'Aosta, riposa fra le salme de' suoi prodi nell'immenso recinto che accoglie 30.000 Caduti; e si soffermerà a porgere ad Essi il reverente saluto e la sua prece. Quindi, per Ronchi, si porterà ad *Aquileia,* ricca delle memorie insigni accolte nella Basilica e nel suo cimitero, e conchiuderà infine la giornata a *Grado* pittoresca, prendendovi ristoro e riposo.

Il giorno seguente, 15 giugno, simpatica digressione al percorso automobilistico, si avrà la traversata marittima compiuta nelle prime ore della mattinata da Grado a *Capodistria,* la gentile cittadetta piena di rimembranze architettoniche e storiche della Serenissima Sua Madre, e gloriosa del martirio del suo eroico figlio, Nazario Sauro. Poi, riprese le vetture automobilistiche, ci si addentrerà nel cuore dell'Istria, lungo la bella strada che adduce a *Pinguente.*

Giunti alla *Sella di Monte Maggiore,* quasi a mille metri di altezza, non lungi dal Rifugio Duchessa d'Aosta, uno stupendo quadro si presenterà ai gitanti che, sostando alquanto, potranno spingere lo sguardo nel Golfo del Quarnaro, su Fiume, Cherso e Veglia prima di iniziare la discesa verso la lussureggiante riviera di *Abbazia,* meraviglia di parchi e di ville,

CARTINA DI DETTAGLIO DELL'ITINERARIO DA TRIESTE AL SABOTINO E AL SAN MICHELE.

ITINERARIO DELL'ESCURSIONE «DAL SABOTINO AL QUARNARO», ORGANIZZATA DAL T. C. I. PER I GIORNI 13-17 GIUGNO PROSSIMO.

di giardini e di alberghi a fronte di un magnifico mare; qui in quest'angolo incantevole i gitanti si fermeranno qualche ora; l'automobile li recherà quindi a Fiume dove si celebra in quest'anno con vivo giubilo la sagra dell'italianità.

Una piccola, ma stupenda crociera nel Carnaro avrà luogo il giorno 16 giugno: un piroscafo speciale trasporterà i Soci del Touring a conoscerne gli incanti, toccando Laurana, gaia tra gli allori e i lecci, costeggiando poi la sponda d'Istria lungo il *Canale della Farasina* fino a *Porto Albona*, e addentrandosi nel fiordo imponente di Fianona e si dirigerà su *Cherso*, dove sbarcherà sostandovi a trascorrere qualche ora deliziosa. Nel ritorno, la nave costeggerà invece l'isola e, uscita nuovamente dal Canale della Farasina, si spingerà fino dinanzi a *Buccari*, per dirigersi finalmente ancora ad Abbazia.

Meta del massimo interesse turistico sarà il *Monte Nevoso* a cui la comitiva si dirigerà il mattino successivo; sul culmine del monte che sta all'estremo limite del nostro confine orientale — e che i nostri Soci comodamente raggiungeranno salendo prima in auto al Rifugio d'Annunzio e quindi a piedi, in un paio d'ore di cammino per mulattiera — gli escursionisti ascolteranno la Santa Messa.

Ma, tornati a Trieste, prima di lasciarsi per tornare ciascuno alle proprie sedi, compiranno ancora la visita alle *Grotte di Postumia*, che non rappresenterà un duplicato delle impressioni provate in quelle di San Canziano, chè i due immensi sistemi di grotte gareggiano in imponenza ma non sono affatto paragonabili per la loro differentissima natura e stile.

Quota d'iscrizione all'Escursione (13-17 giugno) L. **390.—**

Riduzione ferroviaria per Trieste 70 %.

Chiedere programma illustrato al Touring unendo francobollo da 50 centesimi.

IL SERVIZIO DEI TRITTICI E CARNETS DEL T. C. I.

Per gli automobilisti e motociclisti che si recano all'estero per turismo

I Soci automobilisti e motociclisti che intendono compiere un viaggio all'estero sul proprio veicolo, devono depositare temporaneamente presso le dogane straniere il dazio di importazione del veicolo, ammontante in taluni casi a varie decine di migliaia di lire. Per evitare i molteplici intralci sorgenti da questa condizione, tra i quali i più notevoli sono: quello di doversi provvedere di valuta estera e quello di poter trovare l'ufficio doganale sprovvisto di fondi per eseguire la restituzione del deposito, è stato istituito fino dal 1903 il servizio dei trittici (per l'entrata nel territorio di un solo Stato) e dal 1920 il servizio dei carnets de passages en douane (per entrare in diversi Stati).

Tale servizio, che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci, in un primo tempo richiedeva il deposito della somma cospicua presso il Touring stesso. Successivamente venne introdotta la facilitazione che è sempre in vigore, di fare il deposito in contanti o in titoli di Stato. Ora il servizio è reso ancora più facile essendo possibile al Socio di evitare qualsiasi versamento poichè è stato stipulato un contratto di assicurazione con le Società seguenti:

Anonima Infortuni delegata dalle « *Assicurazioni Generali di Venezia* » - *Assicuratrice Italiana* delegata dalla « *Riunione Adriatica di Sicurtà* » - *Le Assicurazioni d'Italia* delegate dall'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni* - « *Ermes* » *Mutua Assicuratrice* - *Società Assicuratrice Industriale* - *Soc. An. Ital. di Assicurazioni* « *Savoia* ».

Queste Società col corrispettivo di un modico premio di assicurazione si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali che il contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza dell'uso del trittico o del *carnet*. Gli Uffici del Touring elencati appresso e gli Uffici delle Società di Assicurazione nominate sopra, esistenti in molte città del Regno, forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti a questo servizio.

Presso gli Uffici del T. C. I. si possono anche avere informazioni e istruzioni per ottenere il *certificato internazionale per autoveicoli*, il *permesso internazionale di condurre* e la *targa internazionale* che sono indispensabili agli automobilisti per circolare all'estero.

I trittici e i *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (Corso Italia n. [illegible]), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (Via Carlo Alberto n. 45/47), presso gli Uffici C. I. T. di Cortina d'Ampezzo - Firenze - Napoli - Genova - Rapallo - Roma - Trento - Verona - Venezia - Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C.I.T.) di Trieste, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Soc. di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze.

UN IDROMETRO A STRAMAZZO COSTRUITO NELLA PARTE ALTA DEL FOSSACECA. (fot. G. Michetti, Teramo)

REALIZZAZIONI FASCISTE

L'acquedotto del Ruzzo, in prov. di Teramo

ANCHE in provincia di Teramo, col ritmo possente impresso alla rinascita d'Italia, il Regime sta compiendo l'opera che è il simbolo tangibile del benessere largito alle moltitudini operose.

L'acquedotto del Ruzzo — miracolo di tecnica e di rapidità di esecuzione — condurrà sino all'Adriatico, da precipiti pareti di roccia, le fresche polle purissime del Gran Sasso d'Italia.

Quasi tutta la provincia, da S. Maria Pagliara a Giulianova, da Castelli e Civitella del Tronto, traverso pittoresche vallate e colline, avrà presto la nuova ricchezza e il prezioso alimento che saranno distribuiti non solo ai centri urbani, ma anche alle popolazioni che dimorano sparse nei poderi condotti a mezzadria.

La maggior parte dei Comuni della provincia di Teramo, pur non mancando totalmente di acqua, sono tutti scarsamente ed imperfettamente alimentati da sorgenti locali, povere ed incostanti, o da pozzi primitivi, oppure da acquedotti isolati ed insufficienti per qualità e quantità d'acqua. Anche nel capoluogo, a Teramo, che ha un acquedotto alimentato dalla sottocorrente del Vezzola, l'acqua è scarsa, soggetta a frequenti intorbidamenti, e, per mancanza di pressione, non raggiunge neppure le zone alte della città.

La prima proposta di utilizzare le acque del Ruzzo risale al 1904, ma soltanto nel 1926, dopo l'approvazione del progetto degli ingg. De Albentiis e Bona, fu costituito il consorzio dei Comuni interessati. Tale progetto, aggiornato e modificato nel 1929, pre-

(fot. G. Michetti, Teramo)

COSTRUZIONE DEL PRIMO TRATTO DEL CUNICOLO ARTIFICIALE.

vedeva una spesa di 25 milioni ed una portata di 194 litri al secondo.

Ma più tardi si riconobbe la necessità di fornire l'acqua potabile anche alla popolazione che vive nelle campagne, e fu redatto il progetto di una rete rurale dell'acquedotto da innestarsi a quello urbano, la cui portata fu integrata a 265 litri-secondo e la spesa elevata a L. 38.800.000.

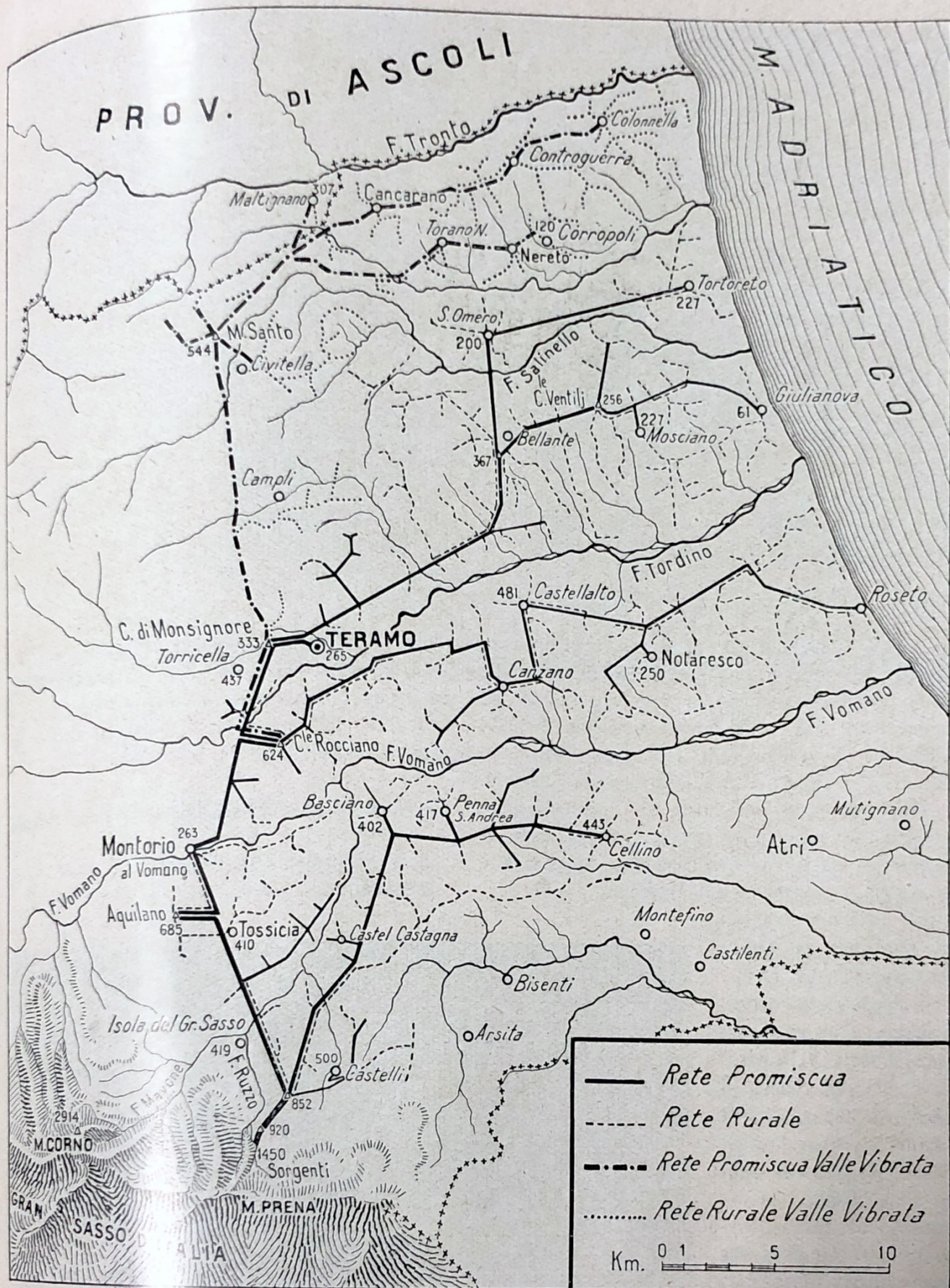
Il Consorzio, per l'esecuzione dei lavori, invocò la Legge Mussolini sulla bonifica integrale. Per interessamento personale di S. E. il Capo del Governo, con R. D. del 27 settembre 1929, fu concesso il contributo del 50% sulla spesa dei 25 milioni prevista per la rete urbana, a carico del Ministero LL. PP.; e con Decreto del Ministero di Agricoltura e Foreste, in corso di registrazione, in base al R. D. 12 febbraio 1933, è stato concesso il contributo del 75% sul primo lotto dei lavori della rete rurale.

Le sorgenti del Ruzzo e le opere di captazione.

Il acquedotto prende il nome dal torrente Ruzzo sub-affluente del Vomano (il *Matrinus* di Strabone).

Il Ruzzo, scrosciante in rapide e cascate, trae le sue acque da numerose sorgenti poste tra le quote 1500 e 900, lungo i valloni Fossaceca e Malepasso, nelle aspre pendici dei monti Brancastello ed Infornace nel massiccio del Gran Sasso d'Italia.

In un primo tempo fu prevista la captazione di quattro gruppi di sorgenti denominate *Fossaceca, Piscine, Peschio* e *Mescatore*. Ma prima dell'inizio dei lavori, accurate misurazioni di portata fecero ritenere sufficienti, per l'alimentazione dell'acquedotto, soltanto le sorgenti di Fossaceca e del Mescatore.

Le opere di allacciamento, così definitivamente progettate ed ora quasi del tutto eseguite, consistono in un cunicolo lungo circa 1700 metri, dalla polla più alta del Fossaceca a quota 1440, alla sorgente del Mescatore a quota 900 circa. Il primo tratto di questo cunicolo lungo 200 metri, a sezione non praticabile ed a forte pendenza (40%), è stato ricavato nelle pareti di roccia compatta dello scosceso letto naturale in cui scorrevano le acque della sorgente, e ricoperto con vòlte solidamente protette. Il secondo tratto di circa 400 metri, a media pendenza ed a sezione praticabile, si svolge con platea

CARTINA DELLA RETE DELL'ACQUEDOTTO DEL RUZZO.

e vòlta lungo la parete del vallone Fossaceca. La platea, in parte a gradoni, è divisa in due sezioni longitudinali: quella a monte serve da cunicolo di raccolta e di adduzione delle acque, quella a valle da marciapiede per il transito del personale addetto alla sorveglianza ed alla manutenzione dell'opera.

Ma, a quota 1265, la valle di Fossaceca si serra e si incassa in strettissima gola con un fondo di appena quattro metri, in cui il torrente precipita in una serie di salti alternati a brevi ripiani. In questa orrida gola, deno-

(fot. G. Michetti, Teramo)

COSTRUZIONE DELLA STRADA DI ACCESSO ALLE SORGENTI.

minata Valle dell'Inferno, era impossibile proseguire il cunicolo artificiale, come sarebbe stato pericoloso disporre una tubazione incassata in una delle pareti rocciose. Perciò, all'inizio di questa gola il cunicolo è munito di una « vasca di calma », donde, in tubi metallici, prosegue per oltre un chilometro in galleria scavata nella roccia, per addurre le acque in un bottino di riunione nel quale è immessa la sorgente del Mescatore.

Da questo bottino di riunione, a quota 920, parte il ramo principale della distribuzione, con una portata di 265 litri-secondo, in tubazioni di 400 mm. Si dirige al primo partitore di S. Maria Pagliara a quota [illegible], donde, attraversato il fiume Vomano, prosegue per [illegible] Tossicia, [illegible] del Gran Sasso (zona rurale), Montorio al Vomano e giunge al partitore di Colle Rocciano a quota [illegible]. Da questo partitore [illegible] attraversa il fiume Tordino, risale al serbatoio di Colle Monsignore per il rifornimento di Teramo e di Torricella Sicura (zona rurale), e prosegue sino al partitore di Bellante, dopo aver toccato l'abitato di S. Omero e di Tortoreto.

Da tale ramo principale partono tre diramazioni secondarie.

Dal partitore di S. Maria Pagliara, la diramazione per Castelcastagna, Basciano, Penne S. Andrea, Cermignano, Cellino Attanasio e due brevi rami per Castelli e Colledara. Dal partitore di Colle Rocciano, una seconda diramazione per Canzano, Castellalto, Notaresco, Morro d'Oro (zona rurale) e Roseto degli Abruzzi.

Infine, dal partitore di Bellante, quella per Mosciano S. Angelo e Giulianova.

La condotta adduttrice e la rete rurale.

Lo sviluppo complessivo di questa rete fondamentale, tutta in tubi metallici, è di

INTERNO DELLA GALLERIA. (fot. G. Michetti, Teramo)

(*fot. G. Michetti, Teramo*)

CUNICOLO DI RACCOLTA DEL FOSSACECA CON BRIGLIE DI PROTEZIONE.

274 chilometri. Ad essa si innestano, a mezzo di partitori, le numerose diramazioni per la rete esclusivamente rurale che avrà uno sviluppo di circa 300 km. ed alimenterà 364 fontanini distribuiti nelle campagne a distanza minore di 1 km. l'uno dall'altro.

Il Consorzio ha già allo studio il progetto di un'altra rete rurale (acquedotto rurale di Valle Vibrata) da innestarsi alla seconda diramazione di Colle Rocciano, che, dopo aver toccato Campli e Civitella del Tronto, alimenterà S. Egidio, Ancarano, Controguerra, Torano Nuovo, Nereto, Corropoli e Maltignano, quest'ultimo in provincia di Ascoli.

L'Acquedotto del Ruzzo distribuirà complessivamente al secondo, 265 litri di acqua eccellente.

Di tale quantitativo (detratte le perdite previste), 147 litri saranno destinati ai centri urbani con una dotazione giornaliera di litri 126 per abitante; litri 88 alla popolazione sparsa nelle campagne, con litri 65 per abitante e per giorno; litri 40 per l'abbeveraggio del bestiame.

L'Acquedotto del Ruzzo è uno dei più importanti acquedotti promiscui d'Italia. Per l'estensione della rete di distribuzione che raggiungerà i 900 chilometri; per l'entità della spesa che ammonta a circa 40 milioni, senza comprendere quella della rete rurale di Valle Vibrata; per la finalità igienica e sociale, perchè risolve in misura integrale l'approvvigionamento idrico di ben 32 Comuni, con una popolazione di 200.000 abitanti.

I lavori per la captazione delle sorgenti sono stati eseguiti in una zona aspra e priva di qualsiasi accesso: dove non è stato possibile costruire una strada hanno supplito ardite passerelle tra pareti di rocce a picco.

Per la continua presenza di acque e per la pendenza del fondo, particolarmente delicata è stata la costruzione del cunicolo e delle relative opere di protezione per le eventuali infiltrazioni. Così, per la durezza della roccia e per la eccezionale pendenza che giunge sino al 75 %, oltremodo difficoltosa è risultata la costruzione della galleria.

La gratitudine della Provincia di Teramo va, ora con devoto animo, al Governo Fascista che ha voluto la realizzazione di questa opera che integra — con le sistemazioni idrauliche del Vomano e del Tordino e con quella forestale dei bacini montani — il complesso delle opere rurali destinate al maggiore potenziamento della regione.

PIETRO MARCOZZI.

Concorso Letterario.

Si è chiuso il *Concorso Letterario* indetto dall'ENIT, per il miglior volume di propaganda sull'Italia, edito in Italia o all'estero, nelle lingue inglese, francese, tedesca e spagnuola. — Vi hanno partecipato 57 concorrenti con 72 volumi, così ripartiti: lingua inglese, N. 44; lingua francese, N. 15; lingua tedesca N. 13.

La Commissione esaminatrice delle opere presentate farà conoscere quanto prima i risultati del Concorso in parola.

Concorso per l'offerta dei vini tipici nelle varie stazioni ferroviarie.

Al III Concorso Nazionale fra Concessionari di Caffè-Ristoratori di Stazione per l'offerta dei vini tipici regionali d'Italia hanno già aderito oltre 150 ditte concessionarie.

La Commissione giudicatrice per l'esame del merito dei concorrenti inizierà quanto prima la raccolta degli elementi necessari per procedere con scrupolosità all'assegnazione, ai concorrenti più meritevoli, dei vistosi premi posti in palio.

Le notizie raccolte, come già per le precedenti manifestazioni, all'insaputa dei concorrenti, da appositi Delegati degli Enti promotori del Concorso, saranno trasmesse periodicamente alla Commissione giudicatrice.

La Commissione di Controllo, formata da rappresentanti delle FF. SS., dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT) e della Federazione Nazionale Commercio Enologico e Oleario procederà pure al prelievo — a pagamento — di campioni dei tipi di vino posti in vendita.

I risultati veramente soddisfacenti ottenuti dalle precedenti manifestazioni del genere e la simpatia con la quale è stato accolto questo III Concorso Nazionale non solo da parte dei concessionari di caffè-ristoranti di stazione e delle ditte vinicole interessate, ma anche dagli stessi consumatori, unitamente alla propaganda intensa che sarà svolta, essendosi disposto anche una diffusione di cartelli e opuscoli di propaganda, sono elementi da assicurare nel modo più completo il raggiungimento dei risultati desiderati dai promotori dell'iniziativa; e con ciò la valorizzazione e la conoscenza dei nostri migliori tipi di vini, in special modo presso gli stranieri che visitano l'Italia.

Concorso ad una Borsa per gli Studi di Economia Turistica presso l'Università di Roma.

È aperto il concorso annuale ad una borsa per gli studi di Economia Turistica, dell'importo di lire 2000, istituita dall'ENIT.

Al concorso potranno prendere parte gli studenti di tutte le Facoltà o Scuole dell'Università di Roma o i laureati da non oltre due anni che, avendo frequentato assiduamente le lezioni del corso di Economia Turistica, abbiano conseguita la migliore votazione nell'esame speciale della suddetta materia (Commissione di Economia Politica).

I concorrenti, mentre non sono tenuti a dimostrare di aver sostenuto annualmente gli esami prescritti agli effetti della Cassa scolastica, dovranno tuttavia dimostrare di avere una carriera scolastica con la media di almeno 27/30 e una votazione non inferiore a 24/30 in ciascuno degli esami sostenuti.

A parità di condizione, saranno preferiti gli studenti poveri e quelli iscritti al G. U. F.

La domanda di concorso, redatta sulla prescritta carta da bollo, dovrà essere presentata entro le ore 12 del giorno 30 giugno p. v. alla Segreteria dell'Università di Roma e corredata:

1) Dal certificato di iscrizione all'Università e degli esami sostenuti;

2) dal certificato di assidua frequenza al corso di Economia Turistica, rilasciato dal docente della materia;

3) eventualmente, da altri documenti atti a comprovare la condizione di povertà e la iscrizione al G.U.F.

Una Commissione nominata dal Rettore formerà una graduatoria dei concorrenti, che sarà presentata, con una breve relazione, al Senato accademico per l'assegnazione della Borsa.

Della Commissione predetta farà parte il docente di Economia turistica dell'Università di Roma, prof. Angelo Mariotti.

L'importo della Borsa, detratte le spese amministrative, sarà pagato in un'unica quota. La Borsa non può essere assegnata più di una volta allo stesso concorrente. Su parere della Commissione giudicatrice, potrà essere divisibile in due quote uguali.

Sulle strade d'Italia.

Una interessante pubblicazione è stata posta in distribuzione dall'ENIT, nelle varie edizioni in lingue estere: essa è intitolata « *Sulle strade d'Italia* » ed alterna al breve e sobrio testo belle ed eloquenti illustrazioni, che dànno al turista, più di qualsiasi descrizione, un'idea precisa del vasto e modernissimo patrimonio stradale, che ha conquistato all'Italia uno dei più ambiti primati.

Segnaliamo ai turisti italiani e stranieri questa nuova pubblicazione ENIT, la quale ha un valore che trascende quello propagandistico per il turismo.

VITA DEL TOURING

Il Prof. Emilio Bianchi nominato Accademico d'Italia.

A S. E. il Prof. *Emilio Bianchi*, testè nominato Accademico d'Italia, la Direzione del Touring porge da queste pagine vivissimi rallegramenti, non soltanto per gli altissimi meriti scientifici che a lui hanno procurato l'ambita nomina (meriti di cui la nostra Rivista si è già fatta eco nel fascicolo di gennaio dell'anno corrente, nella rubrica riguardante la vita della nostra Associazione), ma altresì perchè, facendo egli parte del Consiglio Direttivo dell'Istituzione, la sua ben meritata nomina onora anche il nostro Sodalizio.

Due dolorose perdite.

La grande Famiglia del Touring è stata di recente colpita da due dolorose perdite, nelle persone dei due benemeriti Capi Consoli di Cagliari e di Parma.

Il primo di essi, il *Rag. Comm. Guido Costa*, rivestiva la carica per Cagliari da ben 25 anni. Il secondo, il *Dottor Cav. Carlo Melli*, era Capo Console per Parma dal gennaio 1920.

Il Touring Club Italiano tributa un commosso e reverente omaggio alla memoria dei due compianti Amici che gli prodigarono fedelmente per un sì lungo periodo di tempo la loro preziosa attività e la più feconda collaborazione, e rinnova su queste colonne le proprie sentite condoglianze alle Famiglie loro.

Stato di distribuzione delle pubblicazioni spettanti gratuitamente ai Soci.

Col 15 dello scorso aprile è terminata la distribuzione del volume *Toscana - Parte I*. Poichè le legatorie non potevano consegnare più di 5000 copie al giorno e i Soci del Touring sono più di 400.000, questa spedizione ha richiesto più di 80 giorni lavorativi per esser condotta a termine.

Non appena essa fu ultimata, si iniziò l'invio dei fogli 4, 5 e 6 della *Nuovissima Carta d'Italia al 500.000* che — insieme a quelli 1, 2 e 3, distribuiti nel 1933 — rappresentano, come appare dal quadro d'unione qui riprodotto, tutto il territorio dell'Italia Settentrionale e Centrale fino al parallelo di Perugia.

Distribuiti nel 1933

Da distribuirsi nel 1934

QUADRO D'ASSIEME DEI FOGLI AL 500.000 DELLA «NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA» DEL TOURING CLUB ITALIANO.

La spedizione di questi 3 fogli terminerà verso la fine di maggio.

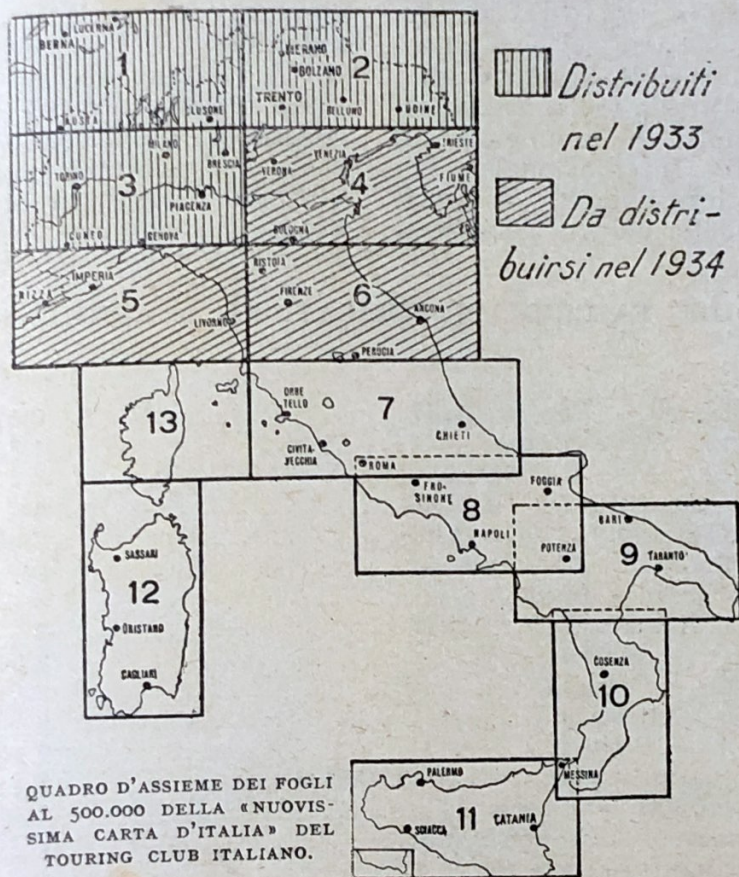
Intanto si è iniziato anche l'invio ai Soci del volume III della *Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia*, col quale si apre la descrizione de «Le Stazioni Alpine».

Di questo primo volume che illustra le Stazioni del Piemonte e della Lombardia, diremo più ampiamente nei prossimo numero de *Le Vie d'Italia*.

Fascicoli di commento all'Atlante Internazionale del T. C. I.

Nella Rivista di gennaio di questo anno, S. E. il Prof. Giotto Dainelli, della R. Università di Firenze, volle presentare una nuova pubblicazione del Touring di carattere geografico-statistico; i «fascicoli di commento all'Atlante Internazionale».

Per chi non avesse presente tale articolo, ricordiamo che la serie comprenderà, in altrettanti fascicoli, 60 brevi ma dense monografie geografico-statistiche dedicate ognuna a un continente, a uno Stato o a un gruppo di Stati o territori, a commento delle tavole dell'Atlante Internazionale. L'intera collezione offrirà quindi una completa rassegna geografico-statistica di tutti gli Stati del mondo, una miniera di dati recentissimi e controllati, un'opera quale ancora l'Italia non possedeva.

I fascicoli interessano non solo gli studenti e gli studiosi di geografia, di economia e di

statistica, ma tutte le persone colte, che desiderano avere sottomano notizie recenti e di facile consultazione, sull'uno o sull'altro Paese della Terra.

Il lavoro di redazione e di coordinamento ha proceduto alacremente; al primo gruppo di 18 fascicoli già pubblicati si aggiunge ora un *secondo gruppo di 12 fascicoli*, distinti nell'elenco che segue con un asterisco.

I fascicoli hanno destato vivissimo interesse fra i Soci e ci hanno procurato numerosissime lettere di plauso. Ecco, ad esempio, quanto ci scriveva S. E. il Cav. di Gr. Cr. Corrado Zoli, Presidente della R. Società Geografica:

« E' stata un'idea veramente felice quella di fornire agli Italiani — aventi oppure no la fortuna di possedere l'Atlante — una serie di limpide e concise monografie, le quali, nel loro complesso, costituiranno un prezioso trattato di geografia descrittiva redatto con criteri non strettamente scolastici, ma destinato piuttosto alle persone colte, e singolarmente ricco di dati ben scelti e recentissimi».

S. E. il Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio:

« Ho apprezzato molto le monografie di commento all'Atlante Internazionale, veramente utili, per la loro chiarezza e precisione, alla diffusione della cultura geografica nel nostro Paese ».

S. E. il Gen. Alberto Bonzani, Capo di S. M. dell'Esercito:

« I fascicoli di commento alle tavole dell'Atlante Internazionale del T. C. I. aumentano la bella collezione di pubblicazioni già edite dal Sodalizio e completano il più interessante lavoro finora apparso, l'Atlante. La cultura geografica del nostro Paese avrà certamente da questa nuova pubblicazione un sensibile incremento, ed io porto alla Presidenza del Sodalizio l'espressione della mia certezza che il nuovo e benefico lavoro del Sodalizio stesso sarà apprezzato nel suo vero valore e nella sua completa importanza, e della mia ammirazione per l'opera patriottica svolta instancabilmente e con ottimi risultati dal Touring Club Italiano ».

S. E. il Gen. di C. d'A. Gaetano Spiller, Comandante il Corpo d'Armata di Torino:

« Un plauso particolare merita la pubblicazione dei « Commenti all'Atlante Internazionale del T. C. I. »; essi, sotto la modestia del titolo, contengono infatti la descrizione delle varie regioni terrestri sotto i diversi aspetti geografici, costituendo un pregevole testo geografico, sintetico ma completo, di grande utilità pratica e tale da sempre meglio valorizzare il magnifico Atlante Internazionale ».

ELENCO DEI FASCICOLI PUBBLICATI AL 30 APRILE 1934-XII.

		Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
I.	Prof. L. De Marchi. – *Emisferi fisici*	L. 2.50	L. 3.30	L. 4.50
II.	Prof. C. Errera. – *Terre polari*	» 1.50	» 2.30	» 3.50
III.	*Avv. A. Landra, Avv. R. Tartagliozzi, T. Col. U. Fischetti. – *Comunicazioni mondiali*	» 4 —	» 4.80	» 6 —
V.	*Prof. L. G. Nangeroni. – *Alpi fisiche*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
VI.	*Prof. A. A. Michieli. – *Svizzera*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
VII.	Prof. Assunto Mori. – *Italia*	» 3 —	» 3.80	» 5 —
VIII.	Prof. L. F. De Magistris. – *Francia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
IX.	Prof. G. Caraci. – *Spagna*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
X.	Prof. G. Caraci. – *Portogallo*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XIV.	Prof. F. Casdia. – *Germania*	» 3 —	» 3.80	» 5 —
XV.	Prof. F. Casdia. – *Polonia*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
XVI.	Dott. E. Migliorini. – *Danzica e Stati Baltici*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XVII.	*Dott. E. Migliorini. – *Austria*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
XVIII.	*Gen. U. Ademollo. – *Cecoslovacchia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XIX.	Dott. E. Migliorini. – *Ungheria*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XX.	Prof. G. Caraci. – *Svezia*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
XXI.	Prof. G. Caraci. – *Norvegia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XXIII.	Prof. G. Cumin. – *Finlandia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XXV.	*Prof. G. Cumin. – *Iugoslavia*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
XXVII.	Prof. A. Sestini. – *Grecia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XXIX.	*Prof. R. Riccardi. – *Romania*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
XXXI.	Gen. U. Ademollo. – *Turchia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XXXII.	March. A. Tassoni Estense. – *Isole Italiane dell'Egeo*	» 1.50	» 2.30	» 3.50
XXXIII.	*Prof. A. Codazzi. – *Siria, Palestina e Transgiordania*	» 3 —	» 3.80	» 5 —
XL.	*Prof. M. Muccioli. – *Giappone*	» 3 —	» 3.80	» 5 —
XLII.	Col. E. De Agostini. – *Libia*	» 2 —	» 2.80	» 4 —
XLIII.	*Prof. Attilio Mori. – *Africa Minore (Marocco, Algeria, Tunisia)*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
LI.	Prof. U. Toschi. – *Stati Uniti d'America*	» 3 —	» 3.80	» 5 —
LII.	Prof. U. Toschi. – *Messico*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
LIX.	*Prof. A. A. Michieli. – *Australia*	» 2.50	» 3.30	» 4.50
	Abbonamento alla collezione completa (60 fascicoli)	» 80 —	» 85 —	» 100 —
	Spese di spedizione per ogni fascicolo richiesto isolatamente dopo il primo	» —	» 0.20	» 0.50

II. GRUPPO DI FASCICOLI.

		Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Alpi fisiche	pag. 20	L. 2.50	L. 3.30	L. 4.50
Cecoslovacchia	» 16	» 2 —	» 2.80	» 4 —
Romania	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Africa Minore	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Messico	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Australia	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Giappone	» 25	» 3 —	» 3.80	» 5 —
Comunicazioni mondiali	» 44	» 4 —	» 4.80	» 6.—
Svizzera	» 16	» 2 —	» 2.80	» 4 —
Austria	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Jugoslavia	» 20	» 2.50	» 3.30	» 4.50
Siria, Palestina, Transgiordania	» 28	» 3 —	» 3.80	» 5 —
		L. 31.50	L. 41.10	L. 55.50

I numeri speciali de « L'Alpe ».

Fino dal dicembre u. s. si è completata la serie degli 8 numeri speciali che illustrano la flora forestale italiana.

Ecco il titolo di essi: 1° « Le Querce d'Italia » - 2° « Le Conifere della montagna italiana » - 3° « Le Conifere mediterranee in Italia » - 4° « Il Castagno e il Faggio » - 5° « Le Latifoglie a legname pregiato » - 6° « Gli elementi della macchia mediterranea in Italia » - 7° « Le Latifoglie a legname tenero » - 8° « Le Latifoglie varie ».

Si tratta di un complesso organico di 8 fascicoli doppi, riccamente illustrati, che ogni studioso, ogni amante dell'albero, ogni persona colta dovrebbe possedere. Gli 8 numeri vengono ceduti a **L. 24** (Estero **L. 27**).

Compiuta con essi la descrizione delle specie arboree italiane, *L'Alpe* inizierà nell'anno in corso una nuova serie di numeri speciali dedicati alle specie arboree esotiche.

Il numero febbraio-marzo de « L'Alpe ».

E' il più recente numero di questa Rivista pubblicato nell'annata in corso: ricco numero di 64 pagine, con 44 illustrazioni; reca anzitutto una interessante relazione sull'*attività della Milizia Nazionale Forestale dell'anno XI*, attività davvero imponente ove si pensi che in tale anno vennero rimboschiti 10.732 ettari di terreno nudo o ricoperto di inutili arbusti, in zone prevalentemente montane. Si pensi che questa cifra, raggiunta in un solo anno, è dodici volte maggiore della media del cinquantennio che ha preceduto la Marcia su Roma. Nell'anno XI vennero inoltre sottoposti ad opere di risarcimento e di ricostituzione silvana integrale altri 6408 ettari di boschi estremamente deteriorati.

Anche nel campo della sistemazione idraulico-forestale dei torrenti a regime disordinato, la Milizia Forestale svolse opera fervida e realizzatrice, oltre a compiere altri lavori di consolidamento delle zone franose, di inerbimento, di miglioramento dei pascoli montani, di prevenzione e repressione degli incendi boschivi. Un altro articolo tratta dei progressi compiuti dalla *Bonifica Integrale* nel suo 4° anno di applicazione. Segue un interessante studio sulla *Sistemazione delle frane in terreni morenici d'alta montagna* un altro sulla *Legislazione forestale della Valle d'Aosta anteriormente al 1932;* un quinto sulle *Costruzioni in Alpe* e un sesto sulle *Pinete della Bassa Engadina.*

Chiudono il numero le consuete rubriche di « Appunti e note pratiche », « Vita forestale all'estero », « Rassegna Bibliografica », « Bonifica Integrale », « Notizie ed Echi ».

Il prezzo dell'abbonamento annuo a: *L'Alpe* è di **L. 15.50** (Est. **L. 25.50**) (per gli Ufficiali della M. N. F. e tecnici forest. dello Stato **L. 12.50**; - per i sottuffic. id., **L. 10.50**).

Per il Villaggio Alpino del T. C. I.

Il signor Pericle Gianoli di Masciago Primo ha fatto un'oblazione di L. 5000 a pro del « Villaggio Alpino » del Touring, inscrivendo a Socio patrono del Villaggio stesso il nome del fratello suo defunto, signor Francesco Gianoli.

Onorando la memoria del caro Perduto il nostro Socio ha così beneficato la provvida Istituzione, e il Touring gli porge sentiti ringraziamenti.

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

L'annuale Convegno Nazionale della Federazione Alberghi e Turismo.

Con l'intervento di tutte le Autorità locali e dei Rappresentanti delle organizzazioni turistiche e alberghiere nazionali, ha avuto luogo a Torino, fra il 4 e il 6 marzo u. s., l'annuale Convegno della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo. Ricordiamo fra gli intervenuti l'On. Italo Bonardi, Reggente il Commissariato per il Turismo, il Comm. Avv. Petrone, rappresentante al Convegno il Segretario del Partito S. E. Starace, il Senatore Conte Paolo Thaon di Revel, Podestà di Torino, i Rappresentanti di S. E. il Prefetto e del Segretario Federale, l'On. Vianino, Presidente della Federazione Prov. del Commercio di Torino, il Prof. Perego, Presidente del Gruppo Alberghi locale, nonchè il Podestà di Vercelli e i Rappresentanti di vari Consigli Provinciali dell'Economia del Piemonte. Presiedeva ai lavori del Convegno l'On. Comm. Pinchetti, Presidente della Federazione Nazionale Alberghi e Turismo, al quale il Comm. Campione, felice interprete dell'Assemblea, esprimeva l'unanime soddisfazione degli albergatori italiani per essere egli stato chiamato a far parte della Camera dei Deputati.

Per i temi proposti alla discussione e per il largo e quasi esclusivo intervento degli albergatori, il Convegno di quest'anno venne assumendo un carattere spiccatamente alberghiero, come si rileva anche dall'Ordine del Giorno:

1º Sviluppo e attrezzatura ricettiva delle Stazioni di sports invernali, e propaganda a favore delle stesse;

2º Sviluppo e attrezzatura ricettiva delle stazioni balneari e climatiche, e propaganda a favore delle stesse;

3º Situazione sindacale generale, con speciale riguardo al nuovo contratto nazionale di lavoro per i lavoratori d'albergo;

4º Le attività alberghiere e turistiche nelle province, loro problemi e desiderata;

5º Servizi marittimi nazionali e stranieri nei loro riflessi con il turismo,

6º Situazione economica generale delle aziende alberghiere.

Le ragioni di questa preminenza data, in seno al Convegno turistico, al problema alberghiero vennero espresse dall'On. Bonardi con l'affermazione che « alla base di una buona organizzazione turistica sta l'industria alberghiera, che va considerata come una delle pietre angolari del nostro edificio economico, se si pensa che in essa sono stati investiti ben cinque miliardi. Perciò il Governo Fascista molto ha fatto per incrementare il movimento turistico; e chi studia questo fenomeno non può a meno di rilevare che la stampa estera, specie francese e svizzera, non fa che invocare dai rispettivi Governi una politica turistica come l'italiana, e di constatare che gli stranieri entrati l'anno scorso in Italia hanno raggiunto i due milioni e mezzo, totale non maira ggiunto prima, e che ha contribuito al saldo della nostra bilancia commerciale ». E insistendo sopra una delle più utili iniziative assunte dall'E.N.I.T. in unione con la Federazione Alberghi, l'On. Bonardi raccomandava agli albergatori intervenuti di volere aderire alle forme di propaganda collettiva promosse all'estero, per mettere in valore gli sforzi dei singoli, inquadrandoli in un complesso di maggiore evidenza e di più elevato interesse.

Tutte le discussioni seguite, come pure le relazioni presentate — importantissimo fra queste uno studio della Federazione Alberghi — hanno avuto per argomento il problema economico alberghiero, che si fonda sui costi di produzione dei servizi e sui prezzi che se ne possono realizzare.

L'analisi dei costi dei servizi e dell'organizzazione generale alberghiera ha portato ad interessanti rivelazioni su argomenti che il pubblico non conosce abbastanza: per esempio, che la quota d'affitto grava in media su ogni letto d'albergo effettivamente occupato in ragione di circa 11 lire al giorno; che per i soli tributi locali ogni presenza è gravata circa L. 0,78; che per il consumo d'energia elettrica è gravata di una spesa che varia fra le L. 2,64 e le L. 3,93; e alle spese accennate, si dovranno aggiungere quelle per il personale, per gli interessi e ammortamenti, per i consumi, ecc. Tutte queste constatazioni sono intese ad ottenere condizioni speciali di fornitura a prezzi adeguati, ed alleggerimenti fiscali e d'ogni altro onere, che consentano all'industria alberghiera di vivere dopo le perdite subìte negli ultimi anni testè decorsi. Gli albergatori domandano che, agli effetti fiscali e delle forniture, le loro aziende siano considerate vere e proprie industrie, e di conseguenza che vi siano concesse le aliquote e i prezzi più favorevoli che si praticano per favorire la produzione.

Sull'altro fattore del bilancio economico delle aziende alberghiere — il prezzo — il Convegno si è espresso contro la consuetudine

invalsa di praticare i prezzi globali, tassa di soggiorno e percentuale di servizio comprese. E' una delle forme più insidiose della corsa al ribasso, fin sotto i limiti strettamente economici; però la relazione presentata in argomento richiede che in nessun caso possa considerarsi la percentuale di servizio compresa nel prezzo globale. Piuttosto è stato chiesto che in luogo delle due percentuali — del 15 % per i conti d'importo inferiore alle L. 250 e del 10 % per i conti superiori — venga adottata un'unica percentuale costante.

La discussione sull'organizzazione delle stazioni invernali e climatiche e sulla loro propaganda ha condotto ad interessanti constatazioni. Anzitutto riguardo ai fattori di riuscita delle stazioni invernali: sufficiente neve, posizione riparata da uragani, da tempeste, da nebbie persistenti, topografia favorevole, vie d'accesso facili e rapide, adeguata attrezzatura alberghiera. Ove non esistano queste condizioni essenziali, l'istituzione di una stazione invernale andrebbe a scapito, oltre che delle imprese locali, anche del buon nome del turismo nazionale. Seguirà all'impianto della stazione una opportuna propaganda specie all'estero, nella quale dovrà sempre realizzarsi la collaborazione fra un tecnico della pubblicità e un tecnico degli sports invernali. Tra i fattori di successo, si raccomanda anche l'istituzione di scuole sciistiche. Più difficile appare il problema delle stazioni climatiche invernali, colpite ora dalla concorrenza delle stazioni di sport. E' una questione di moda, la quale però, nel suo volubile giro, tornerà ancora al sole e al mare che ora sembrano avere perduto in parte la loro attrattiva. Contro questa tendenza all'abbandono, si combatte però col mezzo di una propaganda adeguata e ben diretta, specie della pubblicità collettiva. Questo accenno offriva l'occasione ad una significativa manifestazione di plauso e di gratitudine diretta al Commissariato per il Turismo, per la geniale e provvida iniziativa assunta, in unione coll'E.N.I.T. e con la Federazione Alberghi, allo scopo di incoraggiare, organizzare e perfezionare la pubblicità collettiva. E speriamo che ciò valga a persuadere tutti gli albergatori dei grandi vantaggi che possono loro derivare dall'inquadrare la loro modesta propaganda in un tutto che si imponga per larghezza di mezzi economici e per capacità tecnica.

Accenniamo infine alle due Relazioni di carattere più propriamente turistico, riflettenti le comunicazioni ferroviarie e marittime. Il problema ferroviario venne prospettato da un punto di vista esclusivamente locale, cioè per quanto riguarda le comunicazioni di Torino col Nord d'Europa e con le stazioni dell'Adriatico italiano. Si chiedono comunicazioni rapide e dirette — senza cambio di vettura — fra Nizza-Ventimiglia e Ostenda, e Amsterdam, e Francoforte, e Berlino, attraverso Breil e Torino. Il percorso minore realizzerebbe una vantaggiosa concorrenza, non solo nei confronti della linea italiana Basilea-Milano-Genova-Ventimiglia, ma anche nei confronti della Strasburgo-Lione-Marsiglia.

D'interesse più generale, propriamente nazionale, appare invece il problema dei servizi marittimi. La Relazione presentata in argomento dalla Federazione Alberghi di Genova lamenta che i piroscafi italiani facciano scalo in porti stranieri. Nessun passeggero diretto alla Riviera francese od all'italiana di ponente si priverà del piacere di un viaggio sui piroscafi italiani solo per il fatto di dovere sbarcare in un porto italiano, posto a sole tre ore di treno o di automobile dalle due Riviere anzidette. Ora lo sbarco delle masse turistiche in territorio nazionale favorirebbe l'industria alberghiera, i commerci locali, le Ferrovie dello Stato. Di qui la richiesta degli albergatori che si ripete ad ogni Convegno, ma alla quale le Compagnie armatrici resistono, ritenendo che sia loro convenienza, e indirettamente un interesse nazionale, servire la clientela turistica secondo i suoi desideri, e andandola a cercare dove si trova. Altro problema trattato è quello delle crociere marittime, che sono giudicate un grave danno per l'intera industria turistica nazionale. Esse infatti tolgono gran parte della clientela agli alberghi stagionali, e mentre facilitano agli Italiani la conoscenza dei paesi stranieri, con beneficio indiscusso del turismo estero, allontanano dal nostro Paese numerose correnti di visitatori. Soprattutto gli albergatori si mostrano preoccupati per la insostenibile concorrenza che le crociere marittime esercitano ai loro danni coi bassi prezzi praticati. Si richiede almeno che nell'organizzazione di esse crociere si faccia sempre scalo di imbarco e di sbarco in porti italiani.

Una casa di soggiorno, di ristoro e di rifugio al Passo del Bocco.

I turisti che dal giorno dell'apertura della provinciale S. Maria del Taro-Bedonia-Borgo Val di Taro (1927) transitavano quotidianamente su quella strada, non potevano non rilevare lo squallore estremo, la desolazione di quel tratto di montagna che attornia il Passo del Bocco (m. 955 s. m.), il punto più alto della strada. La tristezza della regione era, in passato, appena allietata dalle iniziate opere di rimboschimento, intraprese colla ben nota diligenza dalla Milizia Forestale. Ma da due anni l'occhio del turista è spinto alla curiosità e all'interessamento dalla vista del Collegio per i fanciulli poveri di Liguria, della Fondazione Antonio Devoto in Chiavari, che, a due chilometri dal Passo del Bocco, si eleva imponente dal centro della faggeta del Monte Zatta a 1125 m. s. m. La costruzione di questo Collegio e il suo esercizio rendevano necessaria la erezione di una casa al Valico del Bocco nel punto più desolato. Non sarebbe stata nemmeno concepibile una rinascita della montagna finitima (di qui prende origine quel cospicuo sistema montano che si protende verso il Monte Penna e la catena dell'Aiona e poi a nord verso il Tomarlo e il Misurasca) senza una casa che

offrisse ospitalità ai turisti, ai passanti e anche un luogo di rifugio per i pedoni, che numerosi transitano al Passo del Bocco.

L'amministrazione della Fondazione Devoto, in accordo con gli Enti locali e provinciali, su progetto del Cav. Ing. Tabbò di Genova, ha fatto sorgere, proprio al displuvio, a 955 m. s. m., su terreno donato dai frazionisti, una bella casa moderna che dispone di 20 camere provvedute di termosifone, resterà aperta tutto l'anno e sarà inaugurata il prossimo 27 maggio. Dirimpetto alla Casa del Bocco si stacca la nuova strada che conduce a Cássego di Varese e al Collegio della Fondazione Devoto; la strada oltrepassa anzi il Collegio per portarsi ad una bella località della foresta dello Zatta, in pieno mezzodì, in omaggio ad Antonio Devoto, intitolata «Poggio Buenos Aires». E il viale che in mezzo ai faggi conduce al Poggio Buenos Aires è dedicato ad un valoroso combattente del luogo, caduto in guerra, «Leonardo Spinetto».

LA CASA DI RISTORO AL PASSO DEL BOCCO (m. 955).

La casa è provveduta di acqua eccellente, proveniente dalla famosa «Fonte dei Galli» del Monte Zatta. Vi sono i locali per la posta, telefono e telegrafo, per la Milizia Forestale, per i RR. Carabinieri, ristorante e camere per persone che amassero soggiornare in quella casa. Il Passo del Bocco è centro per importanti e comode escursioni, rese più facili dal fatto di trovarsi già a 955 m.; dista da Chiavari 26 km. e mezzo, da Borgotaro km. 43. Il Collegio della Fondazione Devoto, che sarà inaugurato nel prossimo autunno, ha perciò qui la sua portineria, anzi, poichè oggi si parla di bonifica di alta montagna, si può dire che questa casa è il degno vestibolo per il riconoscimento e per le frequenze verso l'Appennino chiavarese-emiliano. Se non erriamo, la strada che conduce al «Poggio Buenos Aires» nella foresta dello Zatta (m. 1170) è la più elevata sul livello del mare fra quelle che esistono in provincia di Genova e forse in Liguria.

Nella zona circostante al Passo del Bocco è avvenuta il 7 giugno 1748 la battaglia decisiva tra i Genovesi di Balilla e gli Austriaci, donde, colla vittoria di Genova, la pace di Aquisgrana. Un ricordo marmoreo di questa battaglia risolutiva sarà inaugurato il 27 maggio 1934.

Riorganizzazione della propaganda turistica svizzera.

L'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo, le Ferrovie Federali, l'Amministrazione delle Poste e Telegrafi e la Società Svizzera degli Albergatori, si sono trovati concordi su un progetto che è entrato in vigore coll'inizio del 1934.

Nell'accordo del 18 settembre 1933, si è costituito un fondo in comune per la propaganda turistica all'estero. Tutte le parti associate al Fondo, versano allo stesso una quota uguale, gradatamente crescente.

Per far fronte agli obblighi dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo, considerevolmente aumentati in seguito a questo accordo, la Società Svizzera degli Albergatori si è obbligata, per contratto, ad aumentare la cifra della sua sovvenzione annuale all'U.N.S.T.

Le Ferrovie Federali sono tenute ad aumentare gradatamente le loro agenzie all'estero. D'ora in avanti, gli uffici già esistenti e quelli che saranno istituiti in avvenire porteranno, accanto alla denominazione di «Agenzia delle S.F.F.», quella generale di «Uffici Svizzeri del Turismo», che definisce la nuova funzione di organo del turismo svizzero. Il primo passo delle F. F. nella sistemazione delle agenzie estere, è stato fatto il 25 novembre a. s., con l'apertura di una agenzia a Roma.

NELLA FORESTA DEL COLLEGIO «FONDAZIONE DEVOTO» A 2 KM. DAL PASSO DEL BOCCO.

FERROVIE

Riduzioni e facilitazioni ferroviarie.

Anche con le migliori intenzioni e con la maggior diligenza non si potrebbe tenere al corrente e completa una rubrica delle riduzioni e facilitazioni in materia di viaggi che si accordano in Italia, tante esse sono in ogni stagione e in ogni occasione atte a richiamare l'interesse o la curiosità del pubblico. Che questa politica corrisponda alle esigenze del momento lo vediamo dai nostri treni che arrivano e che partono pieni, pieni di italiani e pieni soprattutto di stranieri (non se ne sono mai visti tanti in giro per le nostre città!). Un viaggio in Italia è nel programma attuabile anche per le borse più modeste d'oltre Alpe.

La Germania imita ora un po' la nostra politica ferroviaria. Per le vacanze pasquali essa ha concesso la riduzione del 70 % agli stranieri che si sono recati nel suo territorio trattenendovisi sette giorni. Gli altri Stati, o, per meglio dire, le altre Amministrazioni ferroviarie, ci seguono più timidamente: per esempio per le riduzioni per comitive con treni speciali. Così è abbastanza frequente il caso di concessione di forti riduzioni, oltre il 50 %, da parte della Francia, dell'Austria, della Cecoslovacchia, dell'Ungheria, per treni speciali diretti in Italia. Da parte sua poi l'Amministrazione italiana usa concedere le stesse riduzioni per i viaggi, sempre in treni speciali, in partenza dall'Italia, con criterio di reciprocità.

Ma l'Italia supera, come abbiamo già accennato, tutti gli altri Stati per larghezza di concessioni.

Fra quelle di maggiore portata ricordiamo la concessione per l'*Anno Santo* che è stata portata fino a tutto maggio (pur chiudendosi prima l'Anno Santo, è da prevedere un afflusso di pellegrini per varie cerimonie di carattere religioso di straordinaria importanza); anche le facilitazioni per la *Mostra della Rivoluzione* — con recente disposizione — sono state prolungate fino a tutto il 28 ottobre p. v.

Volendo esaminare la situazione retrospettivamente, possiamo ben dire che il nostro periodo di vacanze pasquali è stato veramente imponente per la gran massa di gente attratta dalle varie manifestazioni e ricorrenze e favorita dalle facilitazioni. Vi sono numerosi forestieri che hanno trascorso interamente le loro vacanze in Italia. E dappertutto è stato un coro di espressioni ammirative per il progresso riscontrato nei nostri mezzi di trasporto, nelle rinnovazioni delle nostre città e delle nostre campagne.

Per coloro che avessero possibilità ulteriore di viaggiare nella stagione primaverile, ricordiamo, che oltre le facilitazioni di carattere generale per stranieri e oltre le facilitazioni dell'Anno Santo, sono in vigore durante il mese di maggio riduzioni e facilitazioni del 50 % e del 70 % per le seguenti località: *Bologna, Brescia, Cassino, Ferrara, Fiume, Genova, Gorizia* ed altre ancora.

Gli interessati s'informino presso le biglietterie di stazione e le agenzie viaggiatori per conoscere più precisamente i termini di applicazione delle riduzioni. Avvertiamo pure che è probabile che nel corso di pubblicazione di questo numero della Rivista sopravvengano anche altre decisioni in materia sempre di facilitazioni e riduzioni ferroviarie.

Le facilitazioni per i viaggi degli stranieri in Italia durante la stagione estivo-autunnale.

Probabilmente quando comparirà questo numero della Rivista saranno già state pubblicate o saranno per pubblicarsi le norme delle consuete facilitazioni che ogni anno l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato suole concedere per la stazione estivo-autunnale: viaggi per le famiglie alle stazioni balneari e termali, viaggi per l'Alto Adige, viaggi degli stranieri alle stazioni balneari dell'Alto Adriatico in provenienza dai transiti nord-orientali e ad alcune stazioni termali. In questo momento non è possibile fare pronostici, ma si può ben dire che con la facilitazione di carattere generale per gli stranieri ora in vigore (50 % per viaggi individuali e 70 % per viaggi in comitiva di almeno 25 persone), le facilitazioni speciali per gli stranieri durante la stagione estivo-autunnale vengono di fatto assorbite. Le facilitazioni di carattere generale valendo per qualsiasi località italiana, ne restano automaticamente avvantaggiate oltrechè tutte le località balneari e termali, anche le località montane e qualunque località di villeggiatura. Ecco una buona occasione per i nostri connazionali di far conoscere meglio agli stranieri certe suggestive e belle località di soggiorno estivo della nostra penisola e di far loro apprezzare la nostra ospitalità.

Alla pubblicità che vien già fatta un po' dappertutto per queste facilitazioni e riduzioni, occorrerebbe aggiungere una maggiore pubblicità della condizione di soggiorno, degli alberghi, delle pensioni e soprattutto occorrerebbe presentare buone e convenienti condizioni di conforto, di comodità e... di prezzi.

L'importanza del traffico a breve distanza per le grandi amministrazioni ferroviarie.

« La ferrovia deve contentarsi dei trasporti a lunga distanza ed abbandonare quelli a breve distanza perchè destinati al mezzo concorrente, cioè all'automezzo ». E' questa una frase che si sente dire e ripetere un po' dappertutto, anche su riviste importanti e da parte di persone autorevoli. Si considera, in altre parole, questa ripartizione di traffico come del tutto naturale.

E' precisamente vero, corrisponde alla realtà quello che si dice?

Secondo le statistiche ufficiali dell'Amministrazione delle nostre Ferrovie dello Stato, il percorso-medio dei trasporti di merci è risultato per l'esercizio 1932-33 di km. 196,54. Ora è ben vero che rispetto agli esercizi precedenti (km. 193,06 nell'esercizio 1931-32 e km. 188,55 nell'esercizio 1930-31) si è verificato un certo aumento sulla percorrenza, al quale aumento può aver contribuito la sottrazione del traffico alla ferrovia operata dal mezzo concorrente; ma, comunque, una percorrenza di km. 196 è tutt'altro che una lunga distanza!

Questo per quanto riguarda le merci.

Per il traffico viaggiatori possiamo indicare dati più precisi circa la sua distribuzione in relazione alla distanza. Ecco come percentualmente si distribuisce questo traffico:

Zona di percorrenza	Quantità percentuale
fino a 100 km.	87,5 %
da 101 a 200 km.	6 %
» 201 » 400 »	3,9 %
» 401 » 600 »	1,2 %
» 601 » 1000 »	1,1 %
» 1001 ed oltre	0,3 %

Dunque la stragrande massa dei viaggiatori si muove entro un raggio di 100 km.; e, senza tema di essere smentiti, possiamo ancora aggiungere che sono molto più i viaggiatori al disotto dei 50 che quelli al disopra!

In questa prima zona di traffico abbiamo l'assoluta, stragrande prevalenza della terza classe sulle classi superiori. Precisamente: 3ª classe 104 milioni di viaggiatori; 2ª classe 12 milioni; 1ª classe 1,9 milioni.

Man mano che si progredisce nei viaggi a distanza la prevalenza delle terze classi si attenua. Oltre i 600 km. si può dire, molto grosso modo, che la terza classe abbia un numero di viaggiatori quasi pari alla 2ª e alla 1ª messe insieme: diciamo *quasi*, perchè la 3ª classe supera sempre come quantitativo assoluto le altre due classi unite insieme.

Vediamo ora che cosa si ha come prodotto.

Zona di percorrenza	Prodotto percentuale
fino a 100 km.	43,5 %
da 101 a 200 km.	15,9 %
» 201 » 400 »	17,8 %
» 401 » 600 »	8,1 %
» 601 » 1000 »	11,5 %
» 1001 ed oltre	3,2 %

Anche queste cifre sono eloquenti!

Concludendo: l'87,5 % circa del pubblico compie viaggi entro una zona di 100 km. e da questo traffico l'Amministrazione ferroviaria ricava il 43.5 % circa degli introiti del traffico viaggiatori.

Questi dati del resto rispondono, salvo qualche differenza, alla situazione in genere di tutte le grandi Amministrazioni ferroviarie: anzi vorremmo aggiungere che all'estero si trovano Amministrazioni che hanno un servizio di traffico vicinale o di traffico suburbano (di banlieue) ben più intenso e sviluppato

del nostro. Basti ricordare come esempio a chi è stato all'estero, il servizio locale di alcune ferrovie che fanno capo a Londra e a Parigi.

Dopo l'esposizione di questi dati sorge spontaneo domandare se le Amministrazioni ferroviarie possano senz'altro abbandonare, questo traffico vicinale che è fonte del maggiore introito e se si possa dire senz'altro che esse debbono occuparsi del traffico a distanza! D'altra parte non è possibile rivalersi sul traffico a distanza, perchè occorrerebbe aumentare troppo i prezzi a lunga distanza ed aumentandoli, i trasporti a lungo percorso diventerebbero proibitivi: ne conseguirebbe un danno per lo stesso vettore oltrechè per l'economia generale.

D'altra parte è da domandarsi ancora che cosa succederebbe dovendosi addivenire ad una ripartizione di traffico fra i vari tipi di trasporto, se in — conseguenza di questa ripartizione — le ferrovie effettivamente si limitassero ad accettare solo trasporto di viaggiatori e di merci oltre i 100 km. Sarebbe il mezzo concorrente in condizione di corrispondere con soddisfazione alle conseguenze create dalla soppressione di un servizio ferroviario che finora ha soddisfatto a una così gran massa di pubblico ed a un sì gran numero di trasporti?

La risposta a questi problemi lascia molto perplessi: ecco intanto spiegato perchè tutte le Amministrazioni ferroviarie in tanti modi e con vari tipi di facilitazioni tendano a conservare il loro traffico e come ferrovie e concorrenti facciano a gara per offrire vantaggi sempre maggiori al pubblico.

La nuova linea ferroviaria Piacenza-Cremona.

Le comunicazioni ferroviarie tra Piacenza e Cremona, così per il traffico locale come per quello da e per il porto di Genova, si svolgevano fino all'inizio dell'anno XII dell'E.F. mediante i tronchi Piacenza-Codogno (lungo km. 12) in comune con la Bologna-Milano e Codogno-Cremona (lungo km. 27,300) della linea Pavia-Mantova: di questi tronchi il primo a doppio, ed il secondo a semplice binario.

Ma le difficoltà di coincidenze fra linee che, come la Bologna-Firenze e la Pavia-Mantova, hanno diversissime esigenze, e le inevitabili lunghe soste nelle stazioni di diramazione, rendevano le dette comunicazioni insufficienti per il traffico di Cremona e dei centri a nord-est di questa col grande porto ligure. La nuova arteria Piacenza-Cremona realizza le aspirazioni dei due importanti centri, aventi caratteristiche del tutto affini, sia per produzione agricola, sia per industrie e commerci.

Il nuovo tronco Piacenza-Castelvetro-Cremona, di cui il tratto Castelvetro-Cremona (lungo km. 7) appartiene alla linea Fidenza-Cremona è stato già aperto al traffico col 28 ottobre 1933-XI (provvisoriamente a semplice binario), ma la sua importanza è forse sfuggita ai più; ciò che induce a dare qui qualche informazione non inutile.

La linea Piacenza-Castelvetro si svolge sulla destra del Po; è lunga km. 25,710; e per la natura pianeggiante della regione che attraversa il suo andamento planimetrico è costituito da lunghi rettifili raccordati da ampie curve mentre le livellette non superano il 5 per mille. Tali caratteristiche, adeguate ad una ferrovia ad intenso traffico, consentono di esercitare la linea ad alta velocità. A ciò concorrono pure l'ampiezza della sede, l'abolizione dei passaggi a livello su tutto il tronco e lo spessore della massicciata d'armamento, eseguiti appunto con la previsione che l'esercizio si svolga con una velocità di 100 chilometri all'ora.

Uscita dalla stazione di Piacenza dal lato verso Bologna, la Piacenza-Castelvetro si affianca alla ferrovia in esercizio Milano-Bologna per circa due chilometri, quindi, con ampia curva, devia, mantenendosi pressochè parallela alla strada provinciale Piacenza-Cremona; sottopassa le strade di accesso alla Via Emilia e di Borghetto ed attraversa il torrente Nure e la strada provinciale per Fiorenzuola, proseguendo poi, sempre con andamento parallelo alla strada provinciale Piacenza-Cremona, fino a raggiungere al km. 13,50 la stazione di Caorso. Oltre detta stazione, la linea sottopassa la strada comunale per Chiavenna Landi, attraversa il torrente omonimo e con ampia curva verso nord-est dopo un rettifillo di oltre 8 chilometri e mezzo e un'altra curva dello sviluppo di circa un chilometro, entra nella stazione di Castelvetro Piacentino, della ferrovia Fidenza-Cremona.

Le condizioni topografiche della zona attraversata dalla nuova ferrovia hanno consentito di eseguire la sede di poco sopraelevata rispetto al piano di campagna, ad eccezione di un breve tratto in prossimità del Nure, nel quale il rilevato ferroviario raggiunge l'altezza di circa m. 6. La piattaforma ha la larghezza di m. 9,60: essa è perciò predisposta per il doppio binario su tutto il percorso, ad eccezione dei tratti riguardanti gli attraversamenti dei torrenti Nure e Chiavenna, pei quali i sostegni sono già eseguiti per due linee, mentre le travate metalliche sono state messe in opera solamente per un binario.

L'abolizione dei passaggi a livello e la necessità di provvedere alla continuità dei numerosi corsi d'acqua e canali intersecati dalla ferrovia, hanno obbligato a costruire centonove manufatti di luce inferiore a m. 10, nonchè le seguenti cinque opere d'arte maggiori: un cavalcavia (a due luci di metri 9 ciascuna) per la deviazione della strada statale padana inferiore, in sostituzione del passaggio a livello (già esistente all'uscita della stazione di Piacenza) della ferrovia Milano-Bologna; un ponte obliquo a travata metallica sul torrente Nure, a sette luci, (di cui due di m. 26, tre di m. 38 e le rimanenti di m. 30); un altro ponte a travata metallica sul torrente Chiavenna, a tre luci (di cui le estreme di m. 19 e la centrale di m. 24,30); un cavalcavia a due luci (m. 15 e 9); altro cavalcavia obliquo (di luce retta m. 11) per la deviazione della strada padana inferiore, in sostituzione del passaggio a livello già esistente della ferrovia Cremona-Fidenza.

Lungo il tronco Piacenza-Castelvetro si incontra la sola stazione di Caorso nella quale sono stati allestiti i più moderni impianti, nella previsione che l'esercizio della linea venga in seguito fatto con il sistema del dirigente unico e che la stazione di Caorso sia retta in assuntoria.

In dipendenza dell'innesto della nuova linea nelle stazioni di Piacenza e di Castelvetro sono stati adeguatamente ampliati gli impianti in esse esistenti. Notevoli sono le opere eseguite nella stazione di Castelvetro, termine del nuovo tronco ferroviario, nella quale, demoliti gli esistenti impianti e fabbricati, si è provveduto alla costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori e di un magazzino merci ed inoltre sono stati sistemati i fasci di binari in esercizio.

Per la costruzione della sede della Piacenza-Castelvetro sono stati eseguiti: il movimento di un milione di mc. di materie (dei quali 950.000 mc. di rilevato), costruiti mc. 130 di muratura con tonn. 700 di ferro per opere in cemento armato, tonn. 1000 di ferro per travate metalliche e pensiline, e tonn. 1450 di ferro per armamento; mc. 75.000 di inghiaiamenti per deviazioni stradali ed 80.000 di inghiaiamenti per massicciata d'armamento.

La spesa sostenuta per la costruzione della nuova linea ammonta a lire 43 milioni. Le forniture di materiali e mezzi d'opera sono state apprestate dall'industria nazionale.

La direttissima Bologna-Firenze e il suo primo progettista.

In seguito all'articolo sulle caratteristiche tecniche di questa grandiosa opera e sui punti salienti del progetto attuato (cfr. lo scritto del Prof. Tajani nel fascicolo di febbraio a. c. di questa Rivista), una nostra Socia ci scrive per ricordare alla memoria degli italiani l'Ing. Antonio Zannoni, che fu acuto progettista della «Direttissima» e primo in ordine di tempo.

La rievocazione appare giustificata. L'Ingegnere Zannoni, infatti, fino dal 1872 iniziò studi e agitò la questione della Direttissima, presentando — un decennio più tardi — un progetto che, esaminato dalla Commissione presieduta dall'Ing. Colombo, se ebbe a subire parecchie varianti (introdotte poi dall'Ing. Protche, esecutore e progettista della famosa Porrettana e, successivamente, dall'Ufficio Costruzioni di Bologna), rimase però intatto nella caratteristica principale: quella cioè del suo tracciato da Bologna per la valle del Savena fino a Pianoro, tracciato che ha condotto ad evitare il lamentato inconveniente del regresso nella stazione di Bologna pei treni delle linee settentrionali; e ciò con lo staccare la «Direttissima» a circa km. 1,5 dalla stazione viaggiatori dal lato verso Ancona, in direzione di detta valle.

AUTOMOBILISMO

Regolamento per l'esazione della tassa di circolazione sugli autoveicoli.

Con R. Decreto 1º marzo 1934 è stato approvato il regolamento per la esecuzione del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, che porta provvedimenti in materia di tasse automobilistiche.

Questo regolamento, che si limita a disciplinare solo una piccola parte della materia, dà un'idea della enorme complicazione che si è creata intorno alla tassa di circolazione degli autoveicoli. Da esso si rileva che sono state istituite 16 serie distinte di *dischi-contrassegni* e che sono adoperate 19 serie distinte di bollettari, oltre i contrassegni metallici e i bollettari per la sopratassa sui rimorchi.

Ogni contrassegno è diviso in sei zone diverse, di fondo e di colore diversi e con parole stampate in caratteri diversi. Al Ministero è devoluta la facoltà di variare annualmente il colore del fondo e dei caratteri dei dischi medesimi.

I dischi sono integrati da una striscia di carta rettangolare per le tasse pagate in rate quadrimestrali; anche tali strisce sono di diversi colori per il fondo, per il carattere e per le bande che attraversano le strisce.

Inoltre il regolamento fissa le norme per la concessione dei dischi per gli autoveicoli esenti da tassa.

La domanda per ottenere il disco in esenzione da tassa C D (Corpo Diplomatico) ed il disco S E (Servizio Esente) deve essere presentata alla Intendenza di Finanza della provincia nella quale è immatricolato l'autoveicolo con l'indicazione del nome del proprietario o possessore e degli estremi di individuazione dell'autoveicolo e con la specificazione del titolo in base al quale è chiesta l'esenzione. Insieme alla domanda devono essere esibiti la licenza di circolazione ed i documenti giustificativi della esenzione.

Per il rilascio dei dischi E E (Esteri Esenti) bisogna invece rivolgersi agli Uffici Esattori dei capoluoghi di provincia, nei quali possono essere immatricolati provvisoriamente gli autoveicoli di nazionalità straniera importati temporaneamente in Italia.

Nel caso di smarrimento o deterioramento di un disco contrassegno qualsiasi bisogna presentare alla competente Intendenza di Finanza motivata istanza in carta bollata insieme alla licenza di circolazione, al fine di ottenere un certificato che sostituisce ad ogni effetto il disco. Il certificato è steso su carta bollata da L. 15, a carico del richiedente ed è consegnato a questi per il tramite dell'Ufficio esattore competente.

La sopratassa sui rimorchi di autoveicoli.

Dal 1º aprile è entrato in vigore il R. Decreto-legge 28 novembre 1933, N. 1549, che ha istituito una sopratassa erariale di circolazione sui rimorchi trainati da autoveicoli, e le cui norme di esecuzione sono state dettate con il Decreto Ministeriale 14 marzo.

La sopratassa deve essere versata esclusivamente all'Ufficio esattore del R.A.C.I. del capoluogo di provincia, nella quale il rimorchio è immatricolato.

Essa è indipendente dalla tassa fissa di L. 150 che è dovuta quale tassa di circolazione; ha carattere annuale, ma è consentito ai contribuenti di corrisponderla in rate trimestrali anticipate, con decorrenza dal 1º gennaio, o dal 1º aprile, o dal 1º luglio, o dal 1º ottobre, in ragione di 3/12 della tassa annuale per ciascuna rata. Il pagamento di ciascuna rata potrà essere effettuato entro i primi 10 giorni del trimestre a cui si riferisce. Qualora il rimorchio entri in circolazione nel secondo o nel terzo mese del trimestre, la sopratassa per tale trimestre è dovuta rispettivamente in ragione di due o di un dodicesimo di quella annuale.

La sopratassa annuale è stabilita in base alla portata utile del rimorchio risultante dalla licenza di circolazione e secondo le seguenti aliquote:

L. 40 a quintale di portata utile pei rimorchi di portata sino a 30 quintali; di L. 60 per ogni quintale in più da 31 a 50 q.li; di L. 70 per ogni quintale in più di 50 q.li.

Il Ministero delle Comunicazioni ha chiarito che, in applicazione dell'art. 39 del Codice Stradale vigente, la portata utile massima consentita è di 150 quintali, anche se dalla licenza risulti una portata superiore. Le frazioni di quintale sono trascurate nel computo.

Il distintivo esteriore dell'eseguito pagamento è costituito da un contrassegno metallico rettangolare, applicato senza alcuna spesa dall'Ufficio esattore sulla targa d'immatricolazione, al momento del pagamento della prima rata trimestrale di ciascun anno. Il possessore del rimorchio deve perciò presentare all'Ufficio esattore la licenza di circolazione e la targa d'immatricolazione al momento di tale pagamento.

Nei casi delle incertezze della portata utile, a causa di non precisa indicazione sulla licenza, o a causa di differenti indicazioni nel Pubblico Registro Automobilistico o nel registro matricolare della Prefettura, il contribuente può produrre all'Ufficio esattore nel suo interesse un certificato del Circolo Ferroviario, che attesti la effettiva portata utile in base alla quale sarà applicata la sopratassa. Nel caso in cui l'Ufficio esattore abbia liquidato una tassa superiore a quella dovuta, è ammesso ricorso all'Intendenza di Finanza per ottenere il rimborso della differenza.

La sopratassa è dovuta per tutto l'anno solare, dal momento dell'entrata in circolazione dell'autocarro anche se esso è in seguito ritirato dalla medesima.

Sono colpiti dalla sopratassa di cui è parola, come dalla tassa fissa di L. 150, tutti i rimorchi di autoveicoli di qualsiasi natura e comunque costruiti, siano essi adibiti al trasporto per conto di terzi o impiegati nell'azienda del possessore, e indipendentemente dall'estensione del percorso abituale, dal sistema di attacco. Sono solamente eccettuati i piccoli rimorchi, denominati «carrelli», non muniti di licenza di circolazione, di cui è fatto cenno nel 4° capoverso dell'art. 62 del vigente Codice Stradale, il quale stabilisce che si considera come facente parte integrante dell'autoveicolo, cui è direttamente accordato, il carrello a due ruote, adibito esclusivamente al trasporto di bagagli, di attrezzi e simili, quando esso risponda alle norme tecniche che saranno emanate dal Ministero.

Non è stato determinato se la sopratassa sia dovuta anche sui rimorchi attrezzati e adibiti al trasporto di persone, come le «autocaravanes», ecc.; ma sembra che siano esenti da essa, perchè la legge commisura la sopratassa alla *portata* e secondo il *quintalaggio*, intendendo riferirsi al trasporto di merci.

Circolazione degli autocarri e dei rimorchi.

Nell'interesse degli utenti di automezzi per trasporto di merci, si ricorda che, a termini dell'art. 63 del R. D. 8 dicembre 1933 - XII, N. 1740, tutti i treni-automobili, composti cioè, di un veicolo trattore e di un rimorchio, debbono avere costantemente a bordo due conducenti abilitati, i quali possono avvicendarsi alla guida.

Le infrazioni a tale disposizione sono punite con l'ammenda da lire cento a lire mille, e col ritiro della licenza di circolazione.

Al ritiro della licenza, per un periodo non inferiore ad un mese, ed all'ammenda da lire cinquanta a lire cinquecento, vanno pure soggetti gli utenti di autocarri e di rimorchi, quando tali veicoli circolino con eccedenza dei limiti potenziali di carico fissati nelle rispettive licenze di circolazione, in base al collaudo da parte dei Circoli Ferroviari di Ispezione.

Si rammenta inoltre agli interessati che il trasporto di persone sugli autocarri è consentito eccezionalmente per il solo personale dipendente dalle aziende industriali e commerciali proprietarie degli autocarri medesimi, e strettamente indispensabile per le operazioni di carico, scarico e sorveglianza delle cose trasportate. Esso è, però, subordinato alla condizione che gli autisti dei medesimi autocarri siano muniti di apposito certificato nominativo rilasciato dalla ditta, da esibirsi ad ogni richiesta di controllo da parte degli agenti incaricati della sorveglianza stradale, e dal quale risultino la qualità e l'effettiva dipen-

denza dalla ditta dichiarante di ciascuna delle persone viaggianti.

Il proprietario della merce trasportata può prendere posto sull'automezzo sempre quando possa dimostrare, con mezzi idonei, tale sua qualità.

La mancanza dei sopra specificati documenti fa incorrere l'utente, oltre che in sanzioni fiscali, nel provvedimento amministrativo di rigore sancito dal N. 3 dell'art. 81 del già citato R. Decreto 8 dicembre 1933-XII, N. 1740 (ritiro della licenza da uno a tre mesi alla prima trasgressione; e da due a sei mesi nel caso di una successiva infrazione).

Importazione ed esportazione degli autoveicoli dall'Italia.

Dal bollettino mensile dell'Istituto Centrale di Statistica si rileva che nell'anno 1933 sono stati importati 1320 autoveicoli contro 823 importati nel 1932; il loro valore è di 16.491.473 contro un valore di 14.404.099 di quelli importati nel 1932.

Sono stati esportati nel 1933, 7477 autoveicoli per un valore di 74.153.518 contro 6578 esportati nel 1932 per un valore di 74.633.812.

Dal valore degli autoveicoli esportati si deduce che essi sono in gran parte macchine utilitarie avendo il valore medio di L. 9917, che è inferiore anche al valore medio dei veicoli esportati nel 1932, di L. 11.346.

I Paesi che hanno importato i maggiori numeri di autoveicoli di fabbricazione italiana sono: Spagna 1102, Svizzera 940, Polonia 830, Germania 767, Egitto 414, Belgio e Lussemburgo 315, Brasile 296, India britannica 243, Olanda 231.

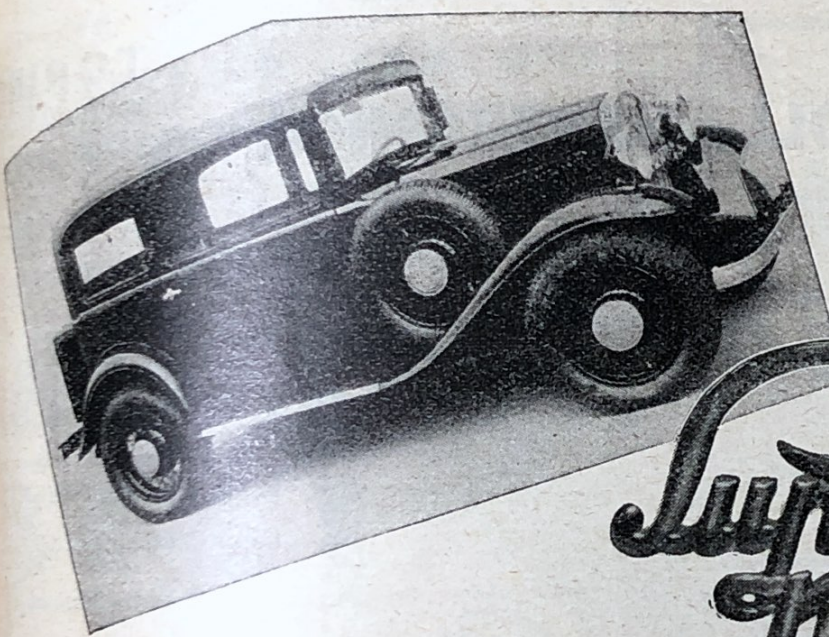
L'esportazione in Francia e in Gran Bretagna, che prima erano tra i principali mercati che assorbivano la nostra produzione automobilistica, è pressochè scomparsa; infatti la Francia non ha importato che 58 autoveicoli e la Gran Bretagna 40.

Il libretto fiscale internazionale.

Col 25 marzo scorso è entrata in vigore in Italia la Convenzione internazionale di Ginevra 30 marzo 1931 sul regime fiscale degli autoveicoli, mediante la quale in tutti i Paesi aderenti è accordata agli autoveicoli stranieri l'esenzione dalla tassa di circolazione per 90 giorni complessivi per ogni anno. Di essa è stata data ampia notizia su *Le Vie d'Italia* (N. 8 del 1933, pag. 315).

Entro tutto il 1933 avevano aderito alla Convenzione i seguenti Stati: Danimarca, Portogallo, Bulgaria, Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Rhodesia del Sud, Belgio, Terranova, Lussemburgo, Iugoslavia, Spagna, Italia, Svezia, Stato Libero d'Irlanda.

Non sono state date ancora le istruzioni per il rilascio dei libretti fiscali internazio-

nali, nè è stato stabilito l'Ufficio che deve rilasciarli.

Ciò nonostante gli automobilisti italiani non si sono accorti di questa mancanza e fruiscono dell'esenzione dalla tassa senza incontrare alcuna difficoltà. In Francia è stata abolita la tassa di circolazione e quindi non vi è bisogno di alcun documento fiscale; la Svizzera concede, prescindendo dal documento stesso, l'esenzione a tutti gli automobilisti, *per ogni soggiorno inferiore a 90 giorni*, e per espressa dichiarazione; lo stesso fanno, per tacita concessione, molti altri Stati. D'altra parte anche le autorità italiane non esigono alcun documento speciale per concedere l'esonero dalla tassa, che concedevano anche prima della Convenzione.

Sarebbe però opportuno che l'autorità competente provvedesse alla distribuzione dei libretti suddetti a quelli automobilisti che li richiedessero per recarsi in qualcuno dei Paesi che esigono l'esibizione di essi, quali il Belgio e la Iugoslavia.

Il regolamento per la circolazione sull'autostrada Torino-Milano.

E' stato approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici ed è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* N. 48 del 27 febbraio. In pochi dettagli esso si differenzia dai regolamenti emanati precedentemente per le altre autostrade. Notevoli le norme che i motocicli non possono circolare affiancati, il divieto di attraversare l'autostrada, e l'obbligo, per gli autoveicoli che debbano ritornare nella direzione da cui provengono, di portarsi fino alla più vicina Casa cantoniera, per uscire dall'autostrada e rientrarvi nella nuova direzione dagli appositi accessi.

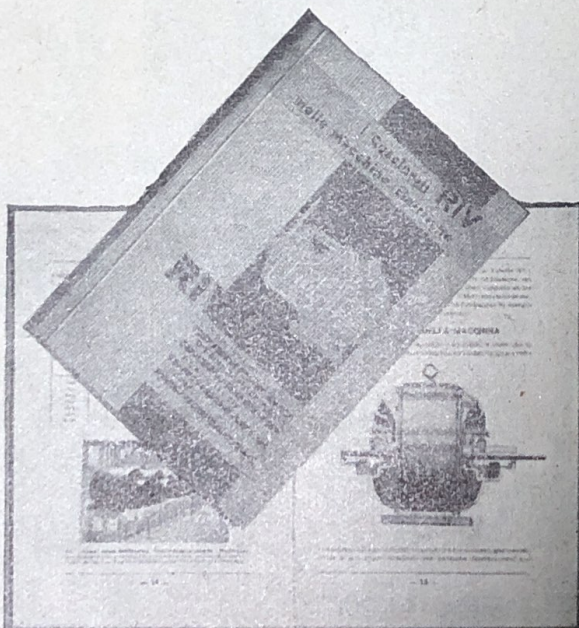
L'automobile dal cambio automatico.

Tra le difficoltà principali del ben guidare un'automobile va specialmente annoverata quella dell'uso del cambio di velocità, dal quale dipendono la buona conservazione, il minor logorìo e perciò la durata ed il perfetto funzionamento di un'automobile.

Di tale importantissimo problema, un costruttore meccanico italiano, il signor Pietro Mattia, dimorante in Cairo d'Egitto, ha dato una felice soluzione inventando e costruendo un geniale cambio di velocità automatico.

Tale apparecchio raggiunge praticamente l'equilibrio tra la forza motrice e la resistenza che a questa si oppone, adeguando in altre parole, attraverso la variazione di infiniti rapporti, lo sforzo del motore nei confronti delle resistenze stradali e di carico.

Il funzionamento avviene con assoluta automaticità, senza alcun intervento da parte del conducente. Da notarsi il fatto che, con questo apparecchio, si ottiene automatica-

mente la presa diretta senza che il motore abbia a subire, per nessun motivo, un rapporto incompatibile col carico che ha da vincere; ed ancora che non si possono avere sgranamenti poichè il cambio citato lavora solamente con ruote dentate, tutte sempre in presa. Non si hanno da sopportare strappi o contraccolpi poichè le variazioni dei rapporti di velocità, essendo infinite, a seconda delle condizioni di lavoro, si susseguono con assoluta continuità. Questo nuovo cambio di velocità è composto di un limitato numero di pezzi e le sue proporzioni sono analoghe sia nelle dimensioni sia nel peso a quelli comunemente usati su tutti gli autoveicoli, e pertanto può essere applicato in sostituzione del cambio normale, e senza apportare modifiche, a qualsiasi tipo di vettura.

Il cambio di velocità è stato realizzato completamente poichè si tratta di un meccanismo costruito e montato su di una vettura di piccola potenza che ha eseguito numerose prove pratiche su diversi terreni con ogni accidentalità e pendenze e con tutti i carichi, in presenza di tecnici, ottenendo sempre soddisfacente funzionamento.

Negli Stati Uniti la Reo Motor Car Co. Lancing in Mich. ha posto ora in commercio una macchina — con cambio di marcia automatico studiato pur esso da un ingegnere italiano — che ha incontrato grande successo. La macchina è provvista anche di cambio supplementare a manubrio. Il cambio automatico è basato sull'applicazione di otto dischi (4 di bronzo e 4 d'acciaio) provvisti di otto «slags» che automaticamente si alzano e si abbassano secondo la velocità, attuando sui dischi l'agganciamento successivo automatico, assolutamente silenzioso. La macchina portata in Italia, ha dato ottimi risultati anche in terreno montuoso o su strade con curve accentuatissime e forti pendenze.

Automobili straniere in Isvizzera.

La statistica della Direzione generale delle dogane svizzere, concernente l'importazione temporanea dei veicoli a motore, ordinata secondo i Paesi di provenienza, ci fornisce ragguagli attendibili circa il numero degli automobilisti stranieri che visitarono la Svizzera durante l'anno 1933. Il traffico automobilistico di frontiera è fortemente aumentato in confronto col 1932; solo per gli automobilisti austriaci si nota una diminuzione della metà sulle entrate dell'anno scorso. In prima linea troviamo la Francia con 130.225 (1932: 113.140) veicoli a motore. Dalla Germania sono entrate in Svizzera 45.396 (41.345) automobili. Dall'Italia 32.637, di fronte a 24.369 nell'anno 1932. Il numero degli automobilisti inglesi entrati in Isvizzera è pure stato più forte nel 1933, con un numero di 4877 vetture di fronte a 3676 nel 1932.

" Ardita "
2500 Spor

NUOVI
EQUIPAGGIAMENTI
ELETTRICI PER
MOTO

MOTOCICLISMO

Trasporto di motocicli attraverso le gallerie del Gottardo e del Sempione.

Le prescrizioni inerenti al trasporto di veicoli a motori attraverso le gallerie alpine, contengono le seguenti disposizioni: per quanto concerne il trasporto e la tassazione, le *motociclette con carrozzino* sono equiparate alle automobili con un massimo di 8 posti. Le *motociclette senza carrozzino* sono considerate come bagaglio nel trasporto attraverso il Gottardo, e come colli espresso attraverso il Sempione. La tassa di bagaglio per la tratta Airolo-Göschenen, ammonta, per es. a Fr. 3 per 100 kg. Per il transito attraverso il Sempione invece, mentre il trasporto fra Domodossola e Briga vien effettuato soltanto per l'intera tratta, la tariffa vien calcolata in base a due tratte diverse, e cioè: Domodossola-Iselle, Lire 9,60 per 100 kg.; Iselle-Briga, Fr. 5,20. Carico e scarico di motociclette senza carrozzino vengono fatti dal personale ferroviario.

Le tariffe per il trasporto a grande e piccola velocità sono molto più basse; per contro, la consegna di motociclette da spedirsi a grande velocità deve essere fatta due ore prima della partenza del treno. Il trasporto a grande velocità da Airolo a Göschenen, costa Fr. 2,08; a piccola velocità Fr. 0,90 per 100 kg. Per il Sempione, la tratta Domodossola-Iselle costa Lire 5,98, rispettivamente Lire 2,28 per 100 kg.; la tratta Iselle-Briga, Fr. 2,63, rispettivamente Fr. 1,12 per 100 kg. Sarà bene informarsi dettagliatamente, volta per volta, presso gli sportelli del servizio merci.

Entrata in Svizzera di automobili e motociclette.

Per l'entrata in Svizzera di automobili e motociclette si richiedono alla frontiera i trittici svizzeri, o « carnets de passages en douane ».

Tuttavia, se il turista, per una ragione o l'altra, non ha potuto procurarsi i documenti suddetti prima di mettersi in viaggio per la Svizzera, può farsi rilasciare da qualunque Ufficio di dogana svizzero una cosiddetta « Carta d'entrata provvisoria ». L'allestimento di questo documento non incontra nessuna difficoltà e vien fatto senza cauzione di sorta.

La Carta d'entrata provvisoria costa:

Fr. svizz. 2, valevole 10 giorni;
Fr. svizz. 4, valevole 20 giorni.

In caso di bisogno la validità di una Carta di 10 giorni può essere prolungata di altri 10 giorni nell'interno della Svizzera, da parte delle Direzioni delle Dogane.

AVIGAZIONE

va linea di navigazione tra l'Italia ed i orti del Golfo Persico.

el fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia* Mondo, il Prof. Don Giuseppe Capra della niversità di Roma, in un articolo dedicato olfo Persico propugnava l'istituzione di linea italiana di navigazione verso i porti ella zona.

ochi mesi più tardi, il Lloyd Triestino ini- a un servizio bimensile tra Trieste e nder Shaipur e i porti fluviali di Moha- rah e Bassora.

uesta nuova iniziativa della marina mer- ntile italiana è molto importante, sia da un nto di vista generale in quanto viene a dere sempre più completa la già fitta rete lle nostre comunicazioni marittime con ti i paesi del mondo, sia da taluni punti di sta particolari che è bene analizzare più vicino.

Essa infatti serve innanzi tutto a far assu- re maggiore importanza al porto di Trieste in genere alle linee stradali e ferroviarie e vi adducono.

Osserva *L'Azione Coloniale* che Trieste e iume sono due porti che si trovano nella ndizione di servire un retroterra di nazio- alità diversa da quella a cui queste città ap- rtengono. E' ovvio quindi che per queste gioni la nuova linea rappresenterà il mi- liore porto d'imbarco per le merci provenienti al centro Europa e con destinazione la Persia. ppunto perciò vogliamo fermarci sul pro- amma ferroviario e stradale attualmente in a di attuazione in Persia.

Le linee ferroviarie sono due: una è la Ben- er Shaipur-Teheran, che traverserà quindi tto il Paese collegando l'interno e la ca- itale al mare; l'altra è la Tabriz-Teheran che vrà come scopo principale di unire la Persia lla Russia.

Le strade ordinarie sono: la Bagdad-Tabriz che dovrebbe essere già aperta al traffico) la Bagdad-Teheran in costruzione.

Queste arterie renderanno possibile il traf- ico persiano via mare attraverso Bender Shaipur e faciliteranno il già esistente traffico attraverso la Russia via Tabriz e attraverso l'Irak verso il Mediterraneo e cioè i porti della Siria a mezzo di arterie automobilistiche già in esercizio.

L'arteria quindi che faciliterà il traffico italo-persiano sarà la Bender Shaipur-Teheran, a cui giunge la linea marittima testè istituita.

Le altre arterie serviranno ai russi, agli inglesi ed ai francesi attraverso la Siria. In un secondo tempo la ferrovia Teheran-Tabriz potrà servire anche ai Turchi, quando cioè la rete turca avrà raggiunto il confine Persiano.

I servizi portuali nelle Colonie italiane dell'Africa Orientale.

L'insieme di mezzi tecnici e di organizzazione del lavoro, di disciplina marittima e di credito mercantile nei porti delle Colonie italiane dell'Africa Orientale formano oggetto di una interessante nota pubblicata nel fascicolo di gennaio della Rivista *L'Oltremare*, dalla quale stralciamo alcune informazioni.

In questo settore africano, le nostre Colonie presentano la particolarità che i servizi della marina mercantile si sono nettamente separati da quelli doganali e sono stati sottoposti invece alla giurisdizione marittima delle Capitanerie di Porto. Si è pervenuti a questa importante innovazione attraverso graduali regolamentazioni dei vari servizi con successivi decreti, consigliati dalle pratiche esperienze del movimento mercantile. Altra particolare manifestazione dei nostri traffici coloniali è l'intervento diretto della banca nello scalo marittimo, intervento che si è realizzato, per ora, in due dei quattro porti più rappresentativi della vita economica del complesso delle nostre Colonie africane: ossia a Tripoli ed a Massaua.

Il porto di *Massaua*, ampio e di facile accesso, è stato dotato dal Regime Fascista di una perfetta attrezzatura moderna, comprendente un pontone a diga, numerose maone e tre grue a vapore scorrenti su rotaia, le quali consentono il carico e lo scarico, fra navi e treni, di 600 tonn. al giorno e di 1000 se unite ai mezzi di bordo.

La banchina, lunga 350 metri con fondale di 9 metri, consente l'attracco di più piroscafi di alto tonnellaggio; un pontile speciale è riservato, presso Gherar, al carico del sale.

Quale stazione di sosta per le navi dirette in Oriente, il porto di *Massaua* è stato particolarmente attrezzato come base di rifornimento mediante depositi di carbone e grandi serbatoi di nafta e di acqua, provvisti di tubazioni e pompe di presa su banchina; le navi possono pure rifornirsi di energia elettrica, ghiaccio, acqua distillata e viveri.

I capannoni coperti occupano circa 4500 mq. I recinti scoperti ne comprendono circa 5200. Il deposito franco gode della extraterritorialità per le merci provenienti dall'Italia e dall'Estero.

Il porto di Massaua ha anche la funzione di « poggiata » delle merci provenienti dall'Europa; quivi vengono infatti smistate per le varie destinazioni del Mar Rosso. Nel 1931 le operazioni di « poggiata » rappresentarono un valore di 30 milioni e mezzo di lire.

Notevoli agevolazioni sono state poi introdotte nelle tariffe portuarie e sui diritti di agenzia. Così pure vari prodotti (come quelli della pesca, il caffè dello Yemen e dell'Abissinia, le pelli, ecc.) hanno avuto esenzione dal dazio. In seguito a tali provvedimenti, Massaua viene a rappresentare uno scalo favorevole, alimentato dal commercio dei territori fra il Sudan e l'Arabia. Nell'entità del traffico (rivelato dal movimento complessivo annuo di 8000 fra arrivi e partenze, di navi e dalla stabilizzazione fra le 115.000 e le 180.000 tonn. di merce di cui la quota maggiore è data dall'esportazione) si trova appunto la dimostrazione della funzione di Massaua come sbocco dei prodotti dell'Abissinia settentrionale; il valore del traffico per via mare, che aveva raggiunto i 362 milioni di lire si è sostenuto, malgrado la crisi, a 286 milioni nel 1931.

Il porto di *Assab*, a sua volta, dopo tanti anni di abbandono completo da parte dei precedenti Governi, ha fermato l'attenzione del Governo Fascista, che ha iniziato una vasta opera per dare ad esso la funzione che gli spetta nel Mar Rosso quale punto di appoggio delle merci da e per l'Arabia e quale sbocco delle carovane provenienti dalle regioni abissine dei Wollo e del Lasta. Oggi, infatti, il porto è assai meglio servito dalle Compagnie di Navigazione e ha ottenuto privilegi doganali per le merci abissine. Perciò, senza giungere a pensare che Assab possa sottrarre molto traffico al porto francese di Gibuti, si può tuttavia aspirare per esso ad un movimento mercantile abbastanza rilevante. Ciò che si preciserà anche meglio quando sia realizzata la camionabile di Dessiè, la quale verrà anche a porre in pieno valore la funzione del punto franco concesso all'Abissinia.

Le navi, compresi i velieri, entrate ed uscite nel 1931 da Assab, sommano a 1296.

Il movimento generale marittimo del porto di *Mogadiscio*, per il quale sono previste altre migliorie dopo quelle già introdotte dal Governo Fascista, è salito da 181 milioni

27) a 208 nel 1931. E' stato poi recente istituito nella zona portuale un punto per i velieri, mentre vi si sono costruiti magazzini per la raccolta delle banane.

Il porto di Caifa in Palestina.

eressanti riusciranno alcuni dati intorno sto recente porto, forniti da *L'Idea Co-*, i quali dànno materialmente la misura pera grandiosa.

installazioni del porto, iniziate nel 1929 tate la somma di un milione e 250 mila ne ne fanno il porto più ampio del Medineo dopo quello di Marsiglia: i suoi i-onde abbracciano infatti uno specchio ua di 157 ettari. Trentasei ettari sono guadagnati sull'acqua e di questi, 16 ano il porto vero e proprio che comprende nolo di grande profondità (m. 9,40) di metri e un molo secondario della lunza di 285 metri. Dietro al primo sono costruiti due grandi bacini e si è riser lo spazio necessario alla costruzione di erzo bacino. Inoltre si sono riservati vasti eni per l'ammassamento dei legnami, dei alli e di altre merci voluminose; tutto ieme è servito da tronchi ferroviari e da de carreggiabili. Quattro navi di media tata, o tre di grande, possono accostare ultaneamente alla banchina profonda. Inoltre ventinove pioli d'ammaraggio consentono a 24 bastimenti di attraccare simultaneamente lungo la gettata principale.

Si è pure previsto un complesso di sistemazioni per l'accostata di un piroscafo di 30.000 tonnellate, nella previsione delle necessità imposte dallo sviluppo del turismo.

Finalmente si costruirà nel porto un bacino per i petroli, che servirà probabilmente di punto terminale all'oleodotto e il cui compimento coinciderà con quello della canalizzazione, presumibilmente nel luglio 1935.

La superficie totale da dragare, non compreso il bacino dei petroli, è di 62 ettari e mezzo, di cui 37 ettari a 7 metri e 30, ed il resto a 9 m. 40. I più grandi bastimenti in servizio nel Mediterraneo potranno quindi accedere liberamente al porto.

Caifa è già ora un importante centro per l'esportazione delle arance (nell'ultima stagione ha raggiunto la cifra di 4 milioni di casse e, sulla base delle piantagioni attuali, potrebbe raggiungere 10 milioni). Ulteriormente Caifa dovrà manipolare ed esportare i petroli di Mossul, e cioè 2 milioni di tonnellate ogni anno per la parte inglese; e infine si calcola che l'esportazione del potassio estratto dai sali del Mar Morto, potrebbe facilmente salire, dalle 200 attuali, a 1000 tonnellate giornaliere, provocando così una concorrenza con i sali potassici francesi e tedeschi che solo la costruzione di un grande porto di notevole profondità avrà reso possibile.

SPORT

Automobilismo.

La stagione internazionale si è iniziata con il Gran Premio di Monaco, la più caratteristica corsa del calendario automobilistico. Come è noto essa si svolse su un circuito di poco più di tre chilometri (3 km. 180 esattamente), da percorrersi cento volte, attorno al Casino di Montecarlo, con la salita della Condamine, la discesa verso la stazione, qualche breve rettilineo piano della nuova strada a mare. Gli organizzatori sperarono fino a poche settimane dalla gara di poter aggiungere ai corridori di Alfa Romeo, Bugatti e Maserati, anche le nuove macchine tedesche, create per disputare i grandi Premi internazionali di quest'anno, regolati dalla nuova formula. Si sapeva che le vetture tedesche avevano risolto il problema imposto dalla nuova formula in modo assai geniale, e se pure non del tutto finite avevano rivelato la potenza e la velocità che esse sapevano sviluppare. Evidentemente tali vetture avevano bisogno ancora di qualche ulteriore messa a punto, perchè i tedeschi non avrebbero rinunciato a provarsi di fronte a folle cosmopolite che difficilmente si possono trovare riunite per un'altra corsa automobilistica di Europa. Ma si può considerare d'altra parte che i costruttori germanici non abbiano ritenuto conveniente compiere il loro debutto su un percorso così poco adatto alle grandi velocità che sembra debbano essere le maggiori caratteristiche delle loro nuove macchine. E' certo che il Gran Premio di Monaco ha risentito di questa assenza, ma non tarderà molto la comparsa della Auto-Union e della Mercedes.

La vittoria è sfuggita a Chiron per un imperdonabile errore. Il guidatore francese che aveva condotta la gara fin dalla metà corsa e che guidava al comando con quasi due minuti di vantaggio, distrattosi per rispondere ai saluti della folla che già lo acclamava vittorioso, proprio all'ultimo giro urtò contro i sacchetti di sabbia di protezione. In tal modo fu superato da Moll, un giovane corridore francese entrato a far parte della scuderia Ferrari, e che con Chiron pilotava una «Alfa Romeo». I tempi della corsa non furono battuti, nè sull'intiero percorso, nè sul giro, contro le previsioni della vigilia. Ma forse vi ha contribuito il cattivo tempo che si è protratto fino a pochi minuti dalla partenza ed ha lasciato umide le strade che all'inizio furono dai concorrenti affrontate con qualche prevenzione. La media di 90 km., 102 stabilita su questo circuito è certamente buona e per quanto non batta quella stabilita da Varzi con Bugatti nel 1933, con 91 km. 808, è sempre superiore ai tempi stabiliti nelle altre edizioni della corsa.

La V *Brescia-Ponte di Legno* si svolse il giorno di Pasqua. Forse la data e la coincidenza con il Gr. Premio di Monaco limitarono in modo inusitato i concorrenti. Dal lato tecnico la prova non ha lasciato nulla a desiderare, perchè i *records* sono stati battuti e la gara venne condotta con ritmo vivacissimo. Come tutti generalmente si aspettavano, Gildo Strazza vinse nuovamente la interessante prova con la «Lancia», permettendosi il lusso di sfoggiare virtuosismo audace e sicurezza sorprendente sul non facile percorso. Strazza, oltre a vincere la corsa di velocità in salita Edolo-Pontedilegno, segnò pure il minor tempo sull'intiero percorso con la media di 98 km. 122. La marcia di regolarità vide al primo posto Ermenegildo Visinoni con Lancia-Augusta.

Motociclismo.

Nello scorso mese di aprile anche il motociclismo ha ripreso in pieno la sua attività sportiva e la fisionomia di essa si rivela non molto dissimile da quella degli anni precedenti. Infatti questo movimento sportivo sarà a larghe linee inquadrato nella serie degli episodi del *Campionato di prima categoria* e precisamente, citati in ordine cronologico di data, la Targa Florio, la Milano-Roma, il Circuito di Pesaro, la Coppa del Mare, il Circuito del Lario, il Trofeo Acerbo, la Coppa Adriatico ed il Gran Premio Torino. Otto gare importanti di per sè stesse, poichè tali sarebbero anche senza l'etichetta del Campionato. Il quadro delle massime competizioni è completato da altre due manifestazioni di non minore importanza e cioè il Gran Premio d'Italia e il Gran Premio delle Colonie. Gli spazi utilizzabili lasciati nel Calendario fra l'una e l'altra gara sono stati occupati da un discreto numero di altre prove di vario genere, quali la Coppa dei Tre Mari, i Circuiti di Alessandria e di Parma, il Raduno dell'Urbe,

del Fiore e quello di Genova, la Coppa ete, la 12 ore di Pisa, la «24 ore» di Mi- e «500 miglia» di Roma, forse la Due di Treviso, fors'anche la Sei Giorni di a e la scalata al Pasubio; velocità, ità, resistenza, raduni e moto-alpinismo e specialità rappresentate nella sequela ste prove di complemento del calenda- zionale.

utto ciò si devono aggiungere le prove *Campionato di seconda categoria*, la cui è già stata fissata per la giornata del ttembre a Foggia. C'è anche motivo di ere che i calendari di zona saranno ab- nza nutriti, così da assicurare una in- continuità di avvenimenti, che ci augu- o siano caratterizzati anche da una tal e varietà: moto-alpinismo e gare fuori la dovrebbero trovare le maggiori sim- e presso i Moto Club in vena di organiz- one. A tale proposito il Moto Club Milano varando una gara fuori strada che avrà teatro le colline della Brianza: gara, que- che dovrebbe far testo in materia. Corse alita, gincane, riunioni sui velodromi e e piste di cenere, prove di regolarità, ra- i, prove sul chilometro lanciato avranno unque i loro cultori.

Motonautica.

Con minor sfortuna da parte di Ruspoli e Theo Rossi, la spedizione dei motonauti liani alle gare della Florida dello scorso marzo si sarebbe risolta in un grandioso trionfo per i colori italiani che ebbero in Antonio Becchi il loro migliore alfiere, l'uomo che ha saputo dominare in tutte tre le prove del *Trofeo Brandley*, che fin dalla seconda prova poteva esser considerato già vinto. Il Trofeo Brandley aveva titolo per il Campionato americano dei dodici litri; oggi Antonio Becchi può fregiarsi di questa grande distinzione, conquistata sul più difficile campo, contro avversari fra i migliori del mondo, contro mezzi fra i più reputati come imbarcazioni e come motori. Gli scafi e i motori italiani si sono perciò dimostrati i migliori del mondo ed i nostri piloti hanno confermato le loro qualità di eccezionali navigatori. Per quanto tutto il mondo che si interessa allo sport nautico conoscesse il valore della motonautica italiana, detentrice della quasi totalità dei *records* del mondo, pure fu molto opportuna la partecipazione alla riunione della Florida, che ha dimostrato come i piloti italiani non limitino la loro attività in patria, ma vadano a ricercare gli avversari migliori dove essi si trovano. Gesto in verità coraggioso, ma anche consapevole, che ha meritato il risultato trionfale conseguito. Oggi tocca ai battuti di venire cortesemente a trovarci sui nostri mari e sui nostri laghi per ottenere la rivincita e tentare la via della vittoria; e se la partecipazione alla Florida avrà provocato questi interventi in Italia, i nostri motonauti,

guidati dal Duca di Spoleto, avranno ben meritato una volta di più la riconoscenza degli sportivi.

Comunque, l'eco del successo ottenuto da Becchi a Palm Beach ebbe a suo tempo risonanza mondiale e per quanto non avesse suscitato sorpresa in Europa, pure non fu senza vero entusiasmo che il risultato fu salutato da quanti coltivano questo sport e già si sono misurati con i nostri nelle maggiori adunate italiane di Gardone e di Venezia. La prova di Antonio Becchi con il suo Lia V (Baglietto-Isotta Fraschini) fu di una regolarità e di una sicurezza degne del trionfo. Infatti nella prima prova di km. 39,373, compiuti in 27'35" la media fu di 85,647, nella seconda disputatasi tre giorni dopo sulla stessa distanza la media fu di 85,500 e il tempo impiegato 27'36". Infine nella terza prova, sempre sulla stessa distanza di km. 39,373, il tempo impiegato fu di 26'37", migliore in confronto delle prime due prove e che fece raggiungere la media di 88,370. La classifica finale che aveva Becchi al primo posto con 1 ora 21'4" lasciava al secondo John Roskeford a ben 7 primi e 10 secondi.

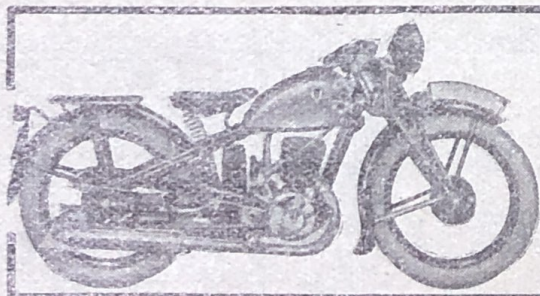
Intanto che i nostri motonauti tornavano dalla Florida, a Tremezzo il 25 marzo, l'Ing. Agostino Voltolina del R. Verbano Yacht Club di Stresa Borromeo stabiliva, con scafo Taroni e motore B.P.M., i *records* del miglio e delle 24 miglia per scafi da turismo. Sul miglio stabiliva la velocità di 76,03 e sulle 24 miglia di 67,108. La stagione è dunque cominciata presto e bene, auspicio per la prossima promettente attività.

Ciclismo.

Il primo atto importante della stagione ciclistica italiana si è svolto il 26 marzo con la *Milano-Sanremo*, la più interessante fra le corse italiane in linea. Per la prima volta nel dopo-guerra un corridore straniero è riuscito a interrompere la serie delle vittorie nazionali ed il belga Demuysière con la sua vittoria ha messo il campo a rumore, come all'indomani dei campionati del mondo di Monthery, dove gli assi italiani uscirono sconfitti.

Se i motivi della corsa fossero stati più intelligentemente prospettati alla vigilia, il pubblico degli appassionati non avrebbe dovuto ritenere una sorpresa la vittoriosa offensiva del belga, che soltanto per la corsa disputata in Italia e per i due secondi posti conquistati nel nostro Giro nel 1932 e nel 1933 avrebbe avuto il diritto di essere considerato all'altezza dei più quotati corridori nazionali. E poichè si sapeva che il lotto dei corridori stranieri era «in forma» per aver già disputato nello stesso mese corse di alto valore internazionale e che la maggior parte di essi partecipava alla Milano-Sanremo per conquistare una scrittura fra le squadre partecipanti, non sarebbe stato fuori di luogo ammettere che gli stranieri avevano altrettante probabilità dei nostri di poter vincere. Nel 1933 i due tedeschi Geiger e Altenburger furono più tenaci di molti corridori italiani e Guerra, Binda e Rimoldi li ebbero compagni proprio fin sulla linea di traguardo, dove il quintetto disputò la volata. Quest'anno vi erano in corsa, oltre a Geiger e Altenburger, corridori di classe assai superiore a quella dei due pur valorosi tedeschi e logicamente si sarebbe dovuto presumere che Vervaecke, Demuysière, Egli, Sieronski, avrebbero dovuto far meglio di quel *tandem* che l'anno prima era riuscito a impegnare Guerra, assai più efficiente di adesso.

Invece di basare l'indagine delle probabilità dei singoli nella Milano-Sanremo sulla possibilità che gli stranieri battessero gli indigeni, si affacciò il verboso problema se la corsa sarebbe stata vinta dai giovani o dagli anziani e, dimenticando che questi ultimi dopo il Campionato del mondo non fecero nulla per conquistare la fiducia degli sportivi, si tornò a farne i favoriti, contribuendo a demoralizzare i più giovani che pur furono i più fervidi movimentatori delle ultime gare della stagione scorsa.

La prima prova di Campionato, svoltasi sulle strade di *Campania*, venne disputata otto giorni dopo la Milano-Sanremo, senza la presenza di corridori stranieri, che avrebbero certamente contribuito a rendere più movimentata la gara. Questa non ebbe sempre benigno il tempo, ed anzi nella seconda parte della prova la pioggia violenta rese più faticoso il circuito ai concorrenti alle prese con strade non sempre così buone come quelle sulle quali avevano corso la settimana prima. Dopo fasi alterne, nelle quali i migliori si dimostrarono proprio gli uomini che non si trovarono all'arrivo, la gara è stata vinta da Learco Guerra, che battè in volata nell'ordine, Cipriani, Soffietti, Olmo, Binda e Bovet. Ma la cronaca afferma che, per esempio, Camusso, Giacobbe, Orecchia e Michele Mara, che furono avversati dalla sorte, avrebbero meritato di essere con i primi. Le prossime corse dovranno confermare l'esito del Giro della Campania, che ha però rivelato che molti corridori sono tuttora nel periodo di una forma non completa.

Oggi il ciclismo nazionale è in piena preparazione per il *Giro d' Italia*, la prova di diciassette tappe che porterà un folto lotto di corridori italiani e stranieri su buona parte delle strade della Penisola. La corsa a tappe italiana aumenta ogni anno il suo successo popolare, perchè la passione per lo sport della bicicletta è in continuo sviluppo, per quanto vi siano tanti altri sport seguiti dalla folla. Per quest'anno il Giro d'Italia, che con i premi del Duce, del Partito e del C.O.N.I. assume un carattere ufficiale, per merito degli organizzatori vedrà raddoppiato l'ammontare dei premi, con il nobile intento di accentuare l'emulazione dei corridori. Il percorso si svolgerà attraverso queste tappe: 19 maggio-Milano-Torino, km. 170; 20 maggio, Torino, Genova, km. 206; 22 maggio, Genova-Livorno; km. 212; 23 maggio, Livorno-Pisa, km. 41-24 maggio, Pisa-Roma, km. 324; 26 maggio, Roma-Napoli, km. 228; 27 maggio, Napoli-Bari, km. 315; 29 maggio, Bari-Campobasso, km. 243; 30 maggio, Campobasso-Teramo, km. 270; 31 maggio, Teramo-Ancona, km. 185; 2 giugno, Ancona-Rimini, km. 192; 3 giugno, Rimini-Firenze, km. 176; 4 giugno, Firenze-Bologna, km. 127; 6 giugno, Bologna-Ferrara, km. 65; 7 giugno, Ferrara-Trieste, km. 275; 8 giugno, Trieste-Bassano, km. 277; 10 giugno, Bassano-Milano, km. 300. Totale km. 3615,

Il concetto della corsa è in parte modificato in confronto di quello dello scorso anno, in cui si ritenne di ridurre le fatiche del percorso per meglio favorire i pochi concorrenti che avrebbero dovuto poi prender parte al Giro di Francia. Si ritorna perciò ai percorsi di 300 km. e alle salite che hanno contribuito alla fama del Giro d'Italia e a quella dei corridori specialisti dei percorsi severi. L'esperimento instaurato lo scorso anno di una tappa a cronometro, che ottenne il più vasto successo, consigliò gli organizzatori non solo a ripeterlo, ma a inserire una seconda tappa contro il tempo. Saranno a cronometro la Livorno-Pisa di 41 km. e la Bologna-Ferrara di 65 km. L'anno scorso fu tentato l'esperimento degli abbuoni in salita oltre a quello dei diversi abbuoni per gli arrivi di tappa, ma il successo fu scarso. Si ritorna quest'anno alla concessione di un minuto di abbuono al vincitore di tappa, nel caso che lo stesso vincitore prevalga su un numero di avversari non superiore al nove. Nelle tappe a cronometro, brevi e già di per sè stesse distinte da una sicura graduatoria di tempi per ogni singolo concorrente, non verranno assegnati abbuoni al vincitore. Gli abbuoni di tempo concessi l'anno scorso per i primi in salita sono stati aboliti, ma in compenso venne istituito il «Gran Premio della montagna» formato da dieci traguardi in salita, distribuiti nelle diverse tappe. E con tutto ciò auguriamoci che il 10 del prossimo mese sia primo all'Arena di Milano il corridore migliore di-

stintosi veramente nelle diciassette tappe della gara, per virtù propria e non per il trionfo di combinazioni non sempre essenzialmente sportive. In tal modo non verranno tradite nè la fede negli organizzatori, nè la passione delle folle.

Sports invernali.

La classica Adunata Valligiani per il *Campionato delle Valli d'Italia* si svolse l'11 marzo a Sappada su un percorso di 29 km. La manifestazione che la *Gazzetta dello Sport* ebbe il merito di organizzare fin da prima della grande guerra ottenne il solito successo, perchè riunì i rappresentanti delle maggiori vallate d'Italia e perchè vide all'arrivo 22 squadre al completo, malgrado la giornata rigida e nevosa. La vittoria fu nettamente conquistata per oltre un minuto dalla squadra della Val Cismon, di S. Martino di Castrozza, composta da Giacomo Scalet, Gregorio Cerrin, Guerrino Zecchini, Emilio Zecchini e Giuseppe Stefanon. Al secondo posto si classificò l'Alta Val Zoldana di Maseron, al terzo la Val Canale di Tarvisio, seguita da quella dell'Alto Piave di Sappada, mentre quinta era la squadra di S. Pietro di Cadore.

Al Brennero fu disputata la *Coppa del Duce* con una riunione assai bene riuscita. Fu vittoriosa la prima squadra della R. Guardia di Finanza di Predazzo composta da Elia e Andrea Vuerich, De Zulian e Valle, seguita dalla seconda squadra delle R. Guardie di Finanza di Predazzo. Al terzo posto si classificò il Comando Federale dei Fasci Giovanili Fascisti Atesini i quali precedettero la prima squadra del 6º Reggimento Alpini.

Ad Oropa la gara internazionale di salto fu vinta dal norvegese Murstad Tommy con punti 225,7, seguito dal connazionale Goerensen Roman. Terzo era Mario Bonomo dello Sci Club Asiago con punti 220,9. Nella gara di *slalom* la vittoria toccò a Roman Soerensen, seguito dallo svizzero Müller e dall'italiano Pariani, mentre Paola Wiesinger si classificava al sesto posto.

A S. Anton per la Coppa Kandabar, Paola Wiesinger vinse la gara di *slalom* per signore e nella combinata discesa e *slalom* fu quarta, mentre vittoriosa era l'inglese Janette Kessler.

Assai importante è stata la disputa per il *Trofeo Gancia*, organizzato dallo Sci Club Torino sul riattato trampolino di Clavières. Alla gara hanno partecipato 29 concorrenti di cui sei norvegesi, cinque tedeschi, quattro svizzeri, tre austriaci e undici italiani. La prova si concluse con la completa vittoria dei norvegesi, i quali conquistarono i primi quattro posti della classifica. Su tutti dominò il campione del mondo Birger Rund, che vinse abbastanza facilmente, facendosi soprattutto ammirare per il suo stile. Il salto più lungo in gara fu però compiuto dall'altro norvegese Roman Soerensen con 64 metri; ma fuori gara Birger Rund raggiunse i m. 67. Il primo italiano classificato fu Bonomo, che in classifica figura al nono posto. Merita di esser ricordato che pochi giorni dopo Birger Rund, partecipando alla riunione di Planika in Jugoslavia avrebbe raggiunto i 92 m., riconquistando in tal modo il *record* mondiale di salto, che non è però fino a questo momento ufficiale.

Calcio.

Siamo ormai alla vigilia del Campionato del mondo che, a Campionato Italiano conchiuso, riassume ormai tutto l'interesse degli appassionati di calcio e degli sportivi italiani. Battuta la Grecia per 4 a 0 la Nazionale italiana conquistò a Milano a fine marzo il diritto al girone di semifinale, ma il troppo modesto avversario battuto, non sbaragliato, non ci dà il diritto di guardare con eccessiva fiducia al duro compito che ci attende di fronte alle migliori e agguerrite squadre di tutto il mondo. Bisognerà che gli atleti, che l'Italia avrà prescelto per l'importante torneo, sentano tutta la loro responsabilità e combattano con quell'entusiasmo che non ha mai così fatto difetto nei momenti più ardui. Il ricordo della poco buona partita di Torino contro l'Austria, che vinse per 4 a 2, deve esser cancellato se vogliamo che il calcio italiano possa riconquistare il primato europeo verso il quale sembrava decisamente avviato.

Intanto, dopo le partite del giorno di Pasqua le classifiche del Campionato Italiano erano le seguenti: Ambrosiana-Inter punti 42; Juventus p. 41; Napoli p. 37; Bologna e Roma p. 34; Fiorentina, Pro Vercelli e Milan p. 29; Triestina p. 28; Brescia p. 27; Livorno e Lazio p. 26; Palermo p. 24; Alessandria, Torino e Genova p. 22; Padova p. 21; Casale p. 15. Proprio nel giorno di Pasqua fu disputato a Torino l'incontro fra Juventus e Ambrosiana-Inter; che erano separate da un punto in favore della squadra milanese. L'esito pari, senza che un punto venisse segnato, lasciò la situazione inalterata con grande sollievo dell'Ambrosiana-Inter, il cui portiere ebbe la ventura di bloccare anche un calcio di rigore. Ma questo episodio è ormai superato, perchè il Campionato nel momento in cui usciranno queste note avrà già il suo vincitore.

Pugilato.

L'attività pugilistica è stata intensa nel mese di marzo da parte di atleti italiani, i quali hanno combattuto in Italia e anche all'estero. Innanzi tutto deve essere elencata la riunione al Palazzo dello Sport, nella quale erano in competizione due titoli europei e cioè quello dei «gallo» e quello dei «leggeri». Pont Biquet, detentore del titolo, fu opposto a Domenico Bernasconi, il quale non riuscì a spuntarla e a piazzare il suo colpo che avrebbe messo k. o. l'avversario. In difetto di ciò, Bernasconi dovette subire la migliore scherma dell'avversario belga che finì su quindici riprese con il vantaggio dei punti. La vittoria arrise invece a Carlo Orlandi nel suo incontro con Sybille, superato per combattività ed anche per stile dal pugile italiano che nelle quindici riprese fu il più attivo ed il più energico. In tal modo, con quelli detenuti da Carnera e da Tamagnini, il pugilato italiano detiene in questo momento tre titoli europei. Nel corso della stessa riunione, Linz e Alessandrini chiudevano alla pari e Piazza vinceva ai punti contro Battistoni.

Agli Stati Uniti, Locatelli combatteva a Filadelfia contro Benny Bass e anche contro questo avversario, come già nel secondo combattimento contro Canzoneri, il verdetto avrebbe dovuto esser favorevole all'italiano che si era mostrato assai migliore, ma i giudici proclamarono un verdetto di parità, decisione deplorata dai tecnici e dallo stesso pubblico. Anche il verdetto di parità nel primo *match* sostenuto in America da Tamagnini a Nuova York contro Al Roth fu giudicato severo per l'italiano. A Berlino l'incontro fra appartenenti alla M.V.S.N. e i militi hitleriani si chiuse alla pari.

Durante la riunione svoltasi a Parigi, Meroni pareggiò contro Candel, mentre Merlo Preciso battè ai punti Dolleau.

Scherma.

Gli schermidori italiani hanno bene figurato nelle riunioni di Sanremo, di Cannes e di Nizza. Nel torneo di Sanremo per la spada la squadra italiana composta da Minoli, Agostoni e Ragno si classificò prima dinnanzi alla Francia e all'Inghilterra, e per la sciabola Pinton, Marzi e Montano vinsero per l'Italia che battè Ungheria e Germania. L'incontro franco-italiano di Cannes si chiuse alla pari: Marzi battè De Urban, Guaragna battè Gardère, Ragno perdette contro Russet, Rastelli dovette cedere a Piot, Brusati prevalse su Wormser e Agostoni fu battuto da Jourdan. Successivamente a Nizza la Coppa Gauthier-Vignal di spada fra le rappresentative di Francia Belgio e Italia fu vinta dall'Italia che battè il Belgio per 9 a 7 e la Francia per 12 a 4.

VARIE

La circolazione dei ciclisti nelle grandi città.

Si susseguono frequenti le ordinanze di Amministrazioni Comunali di grandi città, intese a vietare la circolazione dei velocipedi nelle strade urbane più importanti e centrali.

Per citare soltanto le città da cui ci sono pervenute segnalazioni e rimostranze, fu prima la volta di Firenze; ora è l'Amministrazione Civica di Palermo, che con recente ordinanza ha vietata la circolazione delle biciclette, nelle ore diurne, in quattro fra le strade più importanti: Corso Vittorio Emanuele, Via Maqueda, Via Ruggero Settimo e Via Roma.

Il Touring, pur deplorando la mentalità di molti ciclisti così insofferenti di regole e di sanzioni da rendere giustificata la particolare severità usata nei loro riguardi, crede però che i metodi seguiti e i provvedimenti presi al fine di reprimere le violazioni e di estirpare questo «animus» ribelle, non siano i più adatti allo scopo, esulando altresì dallo spirito della legge.

Il principio generale solennemente affermato anche dal recentissimo «Codice Stradale» è infatti quello della libertà di circolazione sulle strade di uso pubblico; e questo principio non può ritenersi contraddetto nemmeno dall'art. 52 del nuovo Codice (il quale demanda ai Comuni la facoltà di disciplinare la circolazione dei veicoli nell'interno degli abitati) essendo intuitivo che «disciplinare» non vuol dire «vietare», se non in casi del tutto eccezionali.

Per contro, volendo restringere l'argomentazione al caso più recente, basta consultare una pianta topografica di Palermo per rendersi conto che il recente provvedimento otterrà in pratica lo scopo di interdire l'uso della bicicletta in tutto l'agglomerato centrale di quel comune.

Certo, un provvedimento di tanta severità otterrà facilmente lo scopo di impedire ai ciclisti palermitani violazioni alle norme di circolazione e attentati alla pubblica incolumità: ma è lecito domandarsi se questa tutela dei regolamenti e dei diritti altrui non possa altrettanto efficacemente esplicarsi coll'intensificare la sorveglianza, anzichè col ricorrere ad estremi pregiudizievoli per tanti legittimi interessi. La legge concede agli agenti di Polizia Urbana ampi poteri intesi a ottenere il rispetto delle norme vigenti: si diano a codesti agenti istruzioni rigorose perchè applichino le sanzioni previste dalla legge in ogni caso di infrazione: questo varrà a creare anche nei ciclisti urbani una «coscienza civica», assai più efficacemente che non coll'escludere dalla circolazione un mezzo di trasporto economico e pratico: provvedimento che qualora si generalizzasse, porterebbe, in definitiva, un grave danno a un ramo importante dell'Industria Nazionale.

Una Commissione per l'estetica cittadina a Tripoli.

E' stata istituita con Decreto governatoriale una Commissione superiore di consulenza, ritenuta la necessità di dettare norme per la tutela dell'estetica cittadina e del paesaggio nella Colonia. La Commissione è composta del Segretario Generale, del Podestà di Tripoli, del Sopraintendente ai Monumenti e Scavi, dall'Ingegnere Capo delle Opere Pubbliche, dal Direttore del Genio Militare e dall'Ingegnere Capo del Municipio di Tripoli.

Il Decreto stabilisce che il procuratore potrà chiamare a far parte della Commissione due persone che abbiano specifiche competenze nel campo artistico ed architettonico.

L'ampliamento del Museo Coloniale di Roma.

Il Museo Coloniale, situato nel parco del Giardino Zoologico di Roma, costituisce una delle più caratteristiche manifestazioni della rinnovata coscienza coloniale del Paese; si deve infatti al Regime se tale istituzione, utile ai fini della cultura e della propaganda, ha trovato una degna e stabile sede.

Il Museo, che fu inaugurato due anni or sono, sarà ampliato ed i lavori, consistenti nella costruzione di un piano sopraelevato, saranno terminati per il 28 ottobre. L'ampliamento si era reso necessario per sistemare convenientemente il materiale che sempre più si viene accumulando, in specie quello che di volta in volta è inviato a Esposizioni nazionali ed estere. Così, tutto ciò che figurerà alla prossima Mostra del Sahara di Parigi, troverà poi definitiva sistemazione in un'apposita sala del Museo Coloniale; egualmente il materiale esposto alla Mostra dell'Agricoltura di Firenze.

La lotta contro i rumori: 562 multe applicate in un giorno a Berlino agli autisti che hanno abusato della tromba.

La giornata dell'8 febbraio u. s. è stata fatale per gli autisti berlinesi che abusano della tromba. La polizia berlinese ha voluto insegnare loro che non bisogna esagerare, e che anche le trombe vanno usate solo in caso di necessità e con discrezione, nè troppo forte, nè troppo a lungo. Nelle vie della capitale si è svolta una vera caccia alle automobili più « sonore ». A 1556 autisti è stata impartita l'ammonizione, mentre 562 hanno dovuto rassegnarsi a pagare sull'istante un'ammenda.

La produzione del petrolio in Italia.

La produzione del petrolio e derivati in Italia nello scorso biennio — scrive *La Critica* — ha presentato il seguente andamento:

		1932	1933
Petrolio greggio	tonn.	26.743	26.227
» raffinato	»	32.641	42.184
Benzina	»	156.873	163.021
Gas-oil	»	23.375	22.580
Lubrificanti	»	21.861	25.090
Residui oli combustibili	»	127.456	138.421
Paraffina	»	655	766
Bitume di petrolio	»	11.557	14.865
Coke di petrolio	»	31.595	34.422

Naturalmente, per quanto concerne la benzina ed i residui combustibili, questi dati comprendono pure la produzione dei tre impianti di cracking e delle raffinerie di Trieste e di Fiume che lavorano grezzi i residui di provenienza estera.

Da 7 a circa 700 chilometri orari.

L'Associazione dei macchinisti tedeschi ha pubblicato uno studio statistico in base al quale si può constatare a quale velocità... la velocità ha proceduto durante gli ultimi duecento anni. Il veicolo pubblico più rapido che ci viene incontro nell'anno di grazia 1650 sul territorio germanico è una diligenza brandenburghese che copriva una distanza di 7 chilometri all'ora. Ottanta anni più tardi (1730) la posta quotidiana tra Berlino e Potsdam marciava con una rapidità di 12 km., forse perchè la strada era particolarmente ben tenuta o perchè il cambio dei cavalli sul breve tratto era più frequente. Nel 1819 il servizio postale celere aveva raggiunto i km. 14.

Sedici anni più tardi la locomotiva che sbuffava sul primo tratto ferroviario tedesco Monaco-Fürth, batteva l'ultimo *récord* equestre di oltre il cento per cento, poichè faceva ben 30 km. in 60 minuti primi. Alla distanza di 13 anni, la navigazione brandenburghese teneva press'a poco il ritmo della prima diligenza. Nel 1848, infatti, il « Deutschland », veliero della Compagnia Hapag, nella sua rotta da Amburgo a Nuova York, tenne una media di 5 miglia marine, vale a dire di circa 9,4 km.

La comparsa di una macchina che sostituiva la trazione animale in terra e il vento in mare determinò un succedersi abbastanza rapido di *records*. Nel 1857 il vapore *Adler* appartenente al Lloyd superava la distanza Brema-Nuova York alla velocità media di 11,5 miglia, cioè 20,7 km. all'ora. Nel 1852 il treno Berlino-Danzica corre già i suoi 45 km. orari e trent'anni dopo abbiamo un treno-lampo Parigi-Vienna che ne fa 63.

L'aviazione apre, naturalmente, un nuovo periodo nella storia dei trasporti. Come la nave dell'acqua, così il burchiello del cielo dovette fare il proprio tirocinio e cominciare con velocità ormai superate da molti decenni. Il primo dirigibile varato nel 1900, l'«L Z 1», percorreva un massimo di 28 km. all'ora. Seguirono nel 1906 l'«L Z 3» che raggiunse i 45. Pochini, ancora? Sì, ma nel 1919 l'aeroplano in servizio regolare fra Berlino e Weimar filava già i suoi 119 km.

Entriamo così nel campo delle velocità aeree come le intendiamo oggi. Nel 1924 l'«L Z 126» ribattezzato poi in «Los Angeles», raggiungeva i 126 km. e il «Graf Zeppelin» nel 1929, i 128.

Sul mare, la velocità procedeva con passo sempre più rapido. Nel 1929 il «Bremen» del Lloyd conquistava con 28 miglia — ossia 55 km. — il Nastro Azzurro che ben presto doveva passare al più veloce nostro transatlantico «Rex».

Infine le Ferrovie Germaniche misero l'anno scorso in servizio il cosiddetto «Amburghese volante», treno elettrico che circola regolarmente fra Berlino e la metropoli marinara del Reich alla velocità di 140 km. all'ora. A questo si deve aggiungere un altro mostro più... volante ancora: il treno elettrico sperimentale Augusta-Stoccarda (151 km.).

Essi hanno per altro un predecessore in un altro treno pure elettrico che già nel 1900 poteva sviluppare la velocità, allora più che mai fantastica, di 200 km. fra Berlino e Zossen, ma che — pur dopo essere stato felicemente collaudato — non venne mai messo in servizio, giacchè il traffico non richiedeva allora velocità così strabilianti.

Oggi, invece, i 250 km. orari per comunicazioni regolari non sono più una rarità. Rarità è per adesso l'ultimo *record* di velocità aviatoria conquistato dal nostro Francesco Agello con circa 700 km. Ma domani?

Lo studio termina con un ricordo storico che prova, meglio di lunghe argomentazioni, quale profonda rivoluzione abbia subìto il criterio del ritmo nella nostra vita. Allorchè fu aperta al pubblico esercizio la breve ferrovia Monaco-Fürth (rammentiamo: 30 km. all'ora) i medici furono quasi unanimi nel riconoscere che, per quanto ammirevole fosse il progresso tecnico, essi ritenevano il nuovo mezzo di trasporto — a causa della sua *grande velocità* — dannoso alla salute umana!

Navi da guerra pagate con... caffè.

Il Governo brasiliano ha comandato all'Unione Cantieri Navali giapponesi, 30 navi da guerra e precisamente: 3 incrociatori, 9 cacciatorpediniere e 18 sottomarini per un totale di oltre 180 milioni di *yen*.

Poichè il Governo brasiliano non è attualmente in grado di pagare una somma così forte, venne stabilito che metà dell'importo verrà pagato con forniture di caffè e di minerale di manganese (pirolusite).

TRA I LIBRI

A. GIARRATANA. – *Viaggio per metropoli, con trentacinque disegni di Giaci Mondaini.* – Edizioni «Brescia», XII, pag. 144: L. 5.

Da Mosca al Cairo, da Londra a Tiflis; dieci metropoli, quelle che esprimono tutta una nazione: Parigi è tutta la Francia; Atene è tutta la Grecia. Per ogni metropoli, cinque a sei paginette: saggi li chiama l'Autore, altri direbbe scorci, impressioni; il nome poco importa. La lettura dei quali produce una strana impressione; ricorda certi disegnatori che incominciano da un semicerchio, un punto, una linea spezzata, un ghirigoro indecifrabile, senza alcun ordine, e nell'ultimo una linea che coordina e dà significato a tutto il resto; ne scappa fuori un volto umano, nettamente caratterizzato con quello che ha di essenziale; vi può essere qualche esagerazione in un tratto, ma lo riconoscete subito.

Così questo scrittore; un tocco qua, un altro là, un particolare che sembra posto a casaccio senza ordine prestabilito, ma nell'ultimo ne escon fuori Bucarest o Gerusalemme, nella loro vita attuale, con tanto precisi contorni individuate che non le dimenticate più.

E. L. GUERNIER. – *L'Afrique champ d'expansion de l'Europe.* – Armand Colin, Paris, Bd. St. Michel, 103, 1933, pag. 284, 14 carte e grafici: Fr. 25.

Secondo l'A., al momento in cui l'America chiude le sue porte e l'Asia sovrapopolata diviene sempre più ostile alle importazioni straniere, non rimane all'Europa che un solo campo libero, l'Africa, che mediante un vasto piano politico-economico si dovrebbe progressivamente «integrare» nella vita economica europea. Una «Conferenza Eurafricana» dovrebbe attrezzare e sviluppare economicamente il continente nero, facendone non solo la stanza di milioni d'emigranti ma il migliore cliente e il migliore fornitore dell'Europa. La realizzazione di questo piano non supererebbe la spesa che l'Europa sostiene per i suoi disoccupati. Il libro ha destato vivissimo interesse, consensi e dissensi, specialmente in Francia e in Germania; anche in Italia, ove i problemi coloniali appassionano una cerchia sempre più vasta di studiosi, esso merita di essere letto e meditato, oltrechè per l'interesse del progetto, per i dati sintetici che esso dà circa le risorse economiche attuali e potenziali dell'Africa.

Mit Rucksack und Nagelschuh. – Triasdruck G. m. b. h., Berlino, 27 volumetti pubblicati; prezzo: R. M. 0,30 ciascuno.

«Con sacco e scarponi» è il titolo d'una nuova collezione di guidine, destinate soprattutto al turista a piedi. Il testo, bene illustrato, prende per punto di partenza una città e descrive le escursioni più interessanti che vi fanno capo, facendo larga parte ai ricordi storici.

RUGGERO VITALE. – *L'Assicurazione della responsabilità civile automobilistica.* – Libreria M. Bozzi, Genova, 1933, pag. 120: L. 10

Dopo brevi cenni sulla responsabilità civile degli automobilisti per gli incidenti cagionati dai loro autoveicoli e su alcune delle questioni più dibattenti da essa dipendenti, si espongono le nozioni del relativo contratto di assicurazione e della sua esecuzione, del suo esaurimento e di alcune sue clausole particolari.

Sono trattati con dottrina e con speciale competenza gli argomenti del rimborso, del divieto di propalazione del contratto e della risoluzione per inadempimento degli obblighi di polizza, nonchè dell'azione surrogatoria della chiamata in garanzia e dell'azione revocatoria del terzo danneggiato. Infine si riferisce la discussione avvenuta al Senato sull'assicurazione obbligatoria, in occasione della discussione del Codice Stradale 2 dicembre 1928.

La materia è esposta e discussa con chiarezza e con rigore logico, che la rendono accessibile anche a chi non ha profonda conoscenza dell'assicurazione e della responsabilità civile degli automobilisti.

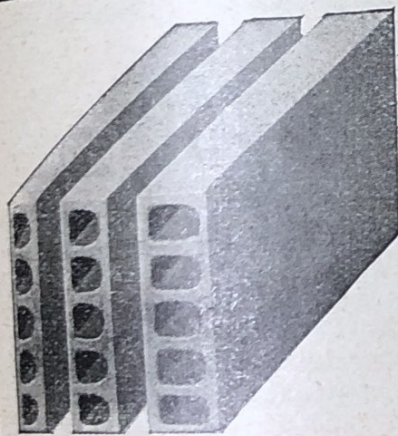
MATTEO MARANGONI. – « *Saper vedere* », – con 101 illustraz. – Treves-Treccani-Tuminelli, Milano-Roma, 1933 XI: L. 15.

Il libro ha una finalità ideale e pratica precisa; ricondurre il pubblico alle arti figurative, attraverso l'educazione del gusto. Educazione del gusto, vale a dire educazione al « saper vedere » le opere d'arte, comprenderle nel solo modo ch'è possibile e vero. Il metodo è quello della « visione figurativa », quello cioè che esamina e penetra l'opera d'arte *esclusivamente* attraverso i suoi elementi visibili: forma, colore, linea, ecc. Perchè ognuno possa far sua la facoltà di « saper vedere », è necessario che si liberi anzitutto da numerosi usuali preconcetti intorno all'arte.

L'opera d'arte vera è un assoluto di stile, attuato sensibilmente in elementi formali, lineari, coloristici; cogliere questo stile nella sua unità e nel suo vertice espressivo, è cogliere tutto il significato, anche quello umano, dell'opera.

La materia varia e vivace del libro si compone su questo telaio critico-polemico. Non un'arida dottrina, ma una buona pratica del saper vedere, esercitata su tutta una galleria d'opere d'arte varie per civiltà, per gusto, per indirizzi, che l'A. commenta al lume di tali principi estetici. Tutto il libro acquista così il carattere d'una generosa lezione fatta a viva voce, e uno dei suoi meriti più simpatici è questo segreto calore di comunicazione che conquista subito il lettore.

GIOVANNI MARIOTTI. – *Nell'isola delle api d'oro* (Pagine Elbane). Firenze, Rinascimento del libro, 1934-XII. Pag. 242 con 19 tavole: L. 15.

Da quando Napoleone lasciò il suo primo esilio per tentare la grande avventura dei cento giorni, l'isola d'Elba è stata ininterrottamente « scoperta ». Ancor oggi non v'è giornale o rivista che non possa vantarsi di avere almeno una volta pubblicato qualche colonna o qualche pagina sulla regina dell'arcipelago Toscano. Eppure si direbbe che avessero ragione gli antichi scrittori di commedie che riprendevano senza alcun pudore l'argomento trattato dai loro predecessori, o tutt'al più di due ne facevano una. Chè, in verità, questo libro si legge con interesse e piacere come se il tema fosse nuovo; e questo accade quando l'autore, pur mostrando di

avere larga cognizione della ricca bibliografia preesistente mette poi sè stesso nelle sue pagine.

Il libro è eminentemente turistico, proprio per questo che non si indugia a descriver tutto e non ha scrupoli da autore di cronaca. Ma fa nascere il vivo desiderio a chi non approdò mai a Portoferraio di valersi delle recenti migliorate comunicazioni per andar a passare qualche giorno nei brevi confini dell'Ilva o di tornarvi per considerare con occhio meno superficiale ciò che fece altra volta oggetto di mediocre attenzione. Il Mariotti, che è da molti anni apprezzato funzionario dell'Enit, scelse nel ricchissimo archivio fotografico di quell'Ente 19 bellissime tavole che, finemente riprodotte, contribuiscono al pregio tipografico dell'elegante volume.

Africa, Espansionismo Fascista e Revisionismo. – A cura di Asvero Gravelli, Casa Ed. « Nuova Europa », Roma, pag. 171: L. 10.

In una serie di studi dovuti alla penna di alcuni appassionati colonialisti si illustra il problema Coloniale Italiano in alcuni dei suoi più importanti aspetti, e si lumeggiano le giuste rivendicazioni italiane, delle quali il definitivo assetto politico del Continente nero che dovrà forzatamente succedere alle attuali inique suddivisioni, non potrà non tenere conto.

GRAZIA SALVONI-SAVORINI. – *Monumenti della miniatura negli Abruzzi.* – Casalbordino, Ed. Nic. De Arcangelis, 1933 (estratto dagli « Atti del Convegno Abruzzese-Molisano », pag. 30, con 34 tavole.

La miniatura non giunse nella regione abruzzese all'altezza cui arrivò l'oreficeria; ma ebbe certamente un'importanza molto superiore a quella che si poteva supporre avanti questo diligentissimo lavoro che ci mostra tutta l'operosità dei miniatori dal IX secolo al 1544.

Il Palazzo dei Cavalieri e la Scuola Normale Superiore di Pisa. – Bologna, Zanichelli, 1932-XI, pag. 188, con molte illustrazioni.

La prima parte, che illustra con profonda dottrina e acuta analisi il palazzo e gli altri edifici della storica piazza, che fu forse il foro della città antica e certamente il centro della vita politica nel medioevo, è dovuta a Mario Salmi. La seconda, che narra con piacevole garbo la storia della Scuola, è stata scritta da Francesco Arnaldi. Nell'insieme, un utilissimo contributo alla storia e all'arte della città toscana.

LAURA COGGIOLA PITTONI. – *Altre opere inedite di Giambattista Pittoni.* – Venezia, Tip. del *Gazzettino illustrato*, 1933-XII, pag. 48, con 43 ill., s. i. p.

L'Autrice, che alla già amplissima letteratura pittoniana ha collaborato con varie notevoli pubblicazioni fin dal 1907, aggiunge quest'ultimo importante contributo. Non si tratta della rivelazione di studi o disegni, ma quasi sempre di grandi magnifici quadri, esistenti in raccolte italiane e straniere, i quali lumeggiano sempre più la grande figura del pittore veneziano.

P., S. J. BONAVENIA. – *Guide de Rome, avec un nouveau plan de la ville.* – 8ª edizione, Desclée e C., Roma, 1933-XI, pag. 288: L. 10.

E' una nuova edizione aggiornata della nota guida del P. Bonavenia, Professore d'Archeologia sacra all'Università Gregoriana. Particolarmente ricca di notizie d'ordine religioso.

CARLO ANTONIO FERRARIO. – *Italia ed Ungheria.* – Edit. Alfredo Guida, Napoli, 1933, pag. 326: L. 10.

E' la seconda edizione di quest'interessante opera. Essa tratta delle vicende dell'Ungheria e dei suoi rapporti con l'Italia, verso la quale, cessata la guerra, furon dimenticati i rancori per dar luogo ad una fiducia reciproca, fondata sulla base di una reciproca conoscenza che non potrà mancare di essere duratura e apportatrice di benefici.

EDOARDO SAVINO. – *La Nazione operante – Profili e figure.* – 2ª edizione, Milano, vicolo Pattari, 5, 1934-XII. Pag. 1128, con 2000 ill.: L. 125.

Repertorio di personalità delle alte Gerarchie dello Stato, degli Accademici d'Italia, Senatori, Deputati, Comandanti della M.V.S.N., dei dirigenti sindacali, ecc., che costituiscono lo stato maggiore della Nazione. Di ogni personalità è riportata la fotografia e una breve biografia.

EDITH SOUTHWEL COLUCCI. – *Canti popolari corsi.* – Livorno, Raffaello Giusti: L. 18.

L'infaticabile illustratrice dell'« Isola di Bellezza » ha pubblicato un nuovo bel volume. E' una copiosa raccolta di canti popolari e un interessante documento della letteratura e della vita còrsa, che reca anche un notevole contributo alla conoscenza del dialetto perchè presenta componimenti trascritti dalla viva voce, dettati in gran parte da analfabeti.

A. BERNARDY AMY. – *Vie d'Italia in Levante.* – Pag. 118, illustr., Zanichelli, Bologna, 1933-XII: L. 10.

Utile ed elegante volumetto che riassume in breve spazio i ricordi italiani sparsi per le vie del Mediterraneo orientale, elementi di quella grande tradizione italica tuttora organica e viva tra l'Adriatico e il Mar Nero. Semplice e agile guida a conoscere i capisaldi dell'azione italiana nel Levante, e a rendersi conto di ciò che significa e viene significando il nostro Paese in quelle terre e in quei mari.

Il Parco Nazionale d'Abruzzo, a cura della Sez. di Roma del C.A.I., Roma, 1933, pag. 158, con illustraz. e una carta geografica.

E' una buona monografia con cenni sull'orografia, la geologia, la fauna e la flora della magnifica regione che si estende per circa 300 kmq. costituendo il Parco Nazionale d'Abruzzo. Molto utile al turista riesce la parte dedicata alle ascensioni e traversate che offrono i principali centri e l'appendice degli itinerari sciistici.

Angelo Bruni. – *Il libro pratico del pescatore all'amo in acque dolci*. – Pag. 540, con 244 fotografie e disegni originali, Hoepli, Milano, 1934-XII: L. 22.

Guida particolareggiata e utilissima, sia al principiante, sia a coloro che da tempo esercitano la pesca all'amo nelle acque dolci. E' il primo manuale sistematico e completo sull'argomento; esso raccoglie i frutti delle dirette esperienze dell'Autore e ha lo scopo di diffondere maggiormente questo ramo sportivo, secondo l'A., tenuto a torto dalla generalità degli italiani in minor pregio di altri.

Reichsverband für Jugendherbergen. – *Reichs-Herbergsverzeichnis 1934*. – Berlin N. W. 40, Roonstrasse 5, pag. 418: 90 Pf.

E' l'Annuario della Federazione tedesca per gli alberghi della gioventù, contenente l'elenco di tutti gli alberghi di tale natura esistenti in Germania e un cenno sulle organizzazioni similari negli altri Stati europei, ove l'interessantissimo movimento si va estendendo rapidamente.

Giambattista Gifuni. – *Lucera*. – Lucera, T. Pesce ed., 1934-XII; pag. 76, con 60 illustr. e XXIII tav. fuori testo.

Un poco appartata e quasi ignota agli italiani, la «chiave delle Puglie», che si gloria del Duomo, del Museo e della fortezza sveva, monumento quest'ultimo che non ha forse altri esempi in Italia, meritava questa diligente e completa illustrazione storica e artistica, seguita dalla trascrizione delle epigrafi e da una ricca bibliografia.

Giuliano Ongaro. – *L'Etiopia (Abissinia)*. – N. 11 della Serie di Monografie edita dalla Camera di Commercio e Industria Italo-africana, 1933, pag. 64: L. 3.

Interessante studio, che illustra l'Etiopia dal punto di vista geografico ed economico. Un'appendice lumeggia i rapporti italo-africani, trae conclusioni e previsioni per il futuro.

William D. Pulestori. – *La Spedizione dei Dardanelli*. – Traduzione dell'Ammiraglio V. De Feo. A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina, 1931-XI, pag. 118 (per i Soci del T. C. I. e i Militari: L. 5).

Quest'opera, la cui ottima traduzione Italiana è stata dall'Autore, Capitano di Vascello nella Marina americana, espressamente dedicata agli Ufficiali della nostra Marina, interessa particolarmente gli studiosi dei problemi mediterranei, fra i quali la lotta per il dominio degli stretti è certo uno dei più importanti. Oltre a ciò, la spedizione dei Dardanelli è così densa di insegnamenti nel campo militare e marittimo per la vastità e complessità dell'impresa, che l'opera del Pulestori, inquadrante l'aspra campagna in un sintetico e lucido disegno delle linee essenziali del conflitto, è da raccomandarsi a tutti gli studiosi dell'arte bellica navale.

Allen Fletcher. – *Traveller's Handbook to North Africa-Marocco, Algeria, Tunisia and Libya*. – Thos. Cook and Son, Ltd., Berkeley Street, London W. 1 – 1933, pag. 320, 9 piante e carte: 7 scellini, 6 pence.

E' una nuova edizione, completamente rifusa, dalla Guida Cook dell'Algeria e Tunisia, a cui sono stati aggiunti il Marocco e la Libia. Guida non estesa, ma pratica e sufficiente per il turista che non voglia uscire dalle zone ormai conquistate al turismo internazionale. La cartografia è stata preparata dalla notissima Casa John Bartholomew and Son di Edimburgo.

Bibliographie géographique internationale. A cura di Elicio Colin per incarico de l'Association des Géographes Français. Armand Colin, Parigi, 1933, pag. 584: L. 30.

E' uscita la 42ª annata di questa utilissima bibliografia, che elenca le principali opere geografiche pubblicate in tutto il mondo durante l'anno 1932. La letteratura geografica italiana viene curata dai Proff. Attilio Mori e Giuseppe Caraci.

ERNESTO VERCESI. – *Pio VII*. – Torino, Soc. Editr. Internazionale; pag. 340: L. 12.

L'opera del Pastor è giunta alla fine, col volume che giunge al termine del secolo XVIII e alla morte di Pio VI. Questo, che è il primo di una serie: « I papi del secolo XIX », ne vuole essere la continuazione? Certamente esso possiede tutto il fervore se non tutto l'apparato documentario dell'immensa fatica del dottissimo storico austriaco. E' un libro scritto con molto vigore e felicità di stile, specie nei momenti più drammatici e così frequenti del travagliatissimo pontificato di papa Chiaramonti. Si capisce che qui si procede *per ignes;* la materia storica è ancora ardente e tale che un giudice perfettamente sereno ed equanime nella lotta tra l'uomo che tutto poteva e osava e il mite dolcissimo ma inflessibile pontefice non è ancora sorto; però qui tutta la grandezza morale di Pio che implorò perchè venissero diminuite le torture di Napoleone è messa nel giusto rilievo.

ARRIGO SERPIERI. – *La legge sulla Bonifica Integrale nel quarto anno d'applicazione*. – Pag. 479; Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1934-XII.

E' un'esposizione ampia, completa e ricchissima di dati, del mirabile progresso dell'opera provvidenziale del regime, diretta a porre in tutta la efficienza di cui è capace l'intero suolo italiano. Consta di quattro capitoli riguardanti le opere, la legislazione sulla bonifica integrale, i servizi amministrativi e tecnici, e l'attività dell'Associazione Nazionale fra i Consorzi di Bonifica e di Irrigazione e del Segretariato Nazionale per la Montagna. A questi segue un'appendice con i discorsi del Ministro e del Sottosegretario di Stato e con leggi, decreti, e circolari riguardanti l'argomento ed emanate dal Ministero e dagli altri Enti sopra nominati. Il volume costituisce pertanto un documento della tenace volontà di redenzione agricola della nuova Italia.

BIANCA BACHIERI BOLOGNESI. – *Sole e Luna sulle Apuane*. – Casa Editrice « E S T », Milano, 1934-XII; pag. 233, con 25 illustrazioni: L. 12.

Una prosa tutta poesia, tutta pervasa d'amore per la natura e per le vicende degli umili, e pur forte di considerazioni profonde. Il volume ci fa scorrere davanti agli occhi della mente un paesaggio meraviglioso di varietà e di contrasti e, attraverso l'interpretazione di questo, ci scopre una ricca e alta vita interiore.

EUGENIO BARISONI. – *La Lenza*. – Soc. Ed. « Cremona Nuova », Cremona, 1934-XII, pag. 194: L. 8.

Il diporto della pesca non si può dire molto popolare in Italia e ad ogni modo lo è molto meno che in altri Paesi. Eppure essa offre non poche attrattive costituendo l'occasione di passeggiate e di lunghe soste nella pace dei campi o dei monti. L'A., appassionato tanto della pesca, quanto della caccia, mette in giusta luce tali attrattive e anima di gustosi quadretti idillici questo suo manuale che è frutto d'una esperienza ventennale. Il volumetto tratta dei vari sistemi di pesca nelle acque interne, dei pesci, delle esche; segue il calendario del pescatore e un'appendice su argomenti vari, come ad esempio sulla pesca della rana e su quella dei gamberi. Libro, oltre che utile, di gradevolissima lettura, con numerose illustrazioni.

PIETRO LONGO. – *Messina Città rediviva: 1909-1933*. – Editrice « La Sicilia », Messina, 1933-XI, pag. 318, con numerose illustrazioni: L. 30.

Prendendo le mosse da quel tragico mattino del 28 dicembre 1908, in cui la ridente e operosa Messina divenne una tomba, l'A. traccia la storia della ricostruzione della città. Nel volume tutte le dolorose vicende sono dettagliatamente esposte; dagli immediati soccorsi, alla costruzione dei primi baraccamenti, allo sgombero delle macerie, alla redazione del piano regolatore dell'agosto 1909, che utilizzava la superficie della città distrutta conservando la primitiva impronta, giù, giù fino alla visita del Duce (22 giugno 1923), che ha realizzato l'auspicio nazionale della resurrezione.

JULES BLACHE. – *L'homme et la montagne*. – Editions de la Nouvelle Revue Française, Paris, 1933, pag. 90, con 36 tavole fuori testo: Fr. 30.

L'adattamento dell'uomo alla montagna, le loro reciproche influenze sotto le diverse latitudini, i tipi della vita pastorale e agricola alpestre, il paesaggio alpino, l'economia montana nella storia, nel presente e nell'avvenire, il problema dell'impoverimento e dello spopolamento della montagna, la transumanza, l'esotismo e l'arcaismo in montagna: ecco i temi principali di questa rapida, sintetica trattazione d'un tema appassionante per noi italiani. Il volume, presentato dal Prof. R. Blanchard, eminente studioso delle Alpi, fa parte della collezione « Géographie Humaine », recentemente iniziata dalla *nrf* e diretta dal Prof. P. Deffontaines.

GIUSEPPE RICCIOTTI. – *Storia d'Israele:* Vol. I, *Dalle Origini all'Esilio*. – Società Editrice Internazionale, Torino, 1932-XI; pag. 519, con 208 illustrazioni: L. 25.

In forma piana e gradevole, ma con metodo rigoroso, espone le vicende del popolo d'Israele secondo la Bibbia e i documenti profani. Libro alla portata di ogni persona colta.

Prof. F. LENCI. – *Guida Illustrata di Viareggio e dintorni*. – Azienda Autonoma di Cura, Viareggio, 1932-X, pag. 134: L. 4.

Raccoglie un vario e ricco complesso di notizie riguardanti la grande stazione balneare del Tirreno e i dintorni; il cenno storico, la descrizione della città, le pinete, i bagni (con particolare accenno alla talasso-terapia), il clima, l'organizzazione economico-amministrativa, la mondanità e lo sport, la dolce Versilia, le Apuane, la Garfagnana sono oggetto d'altrettanti capitoletti. Annessa, una pianta della città.

F. TAJANI. – *La Macchina e la vita.* – S. A. Ed. Dante Alighieri, Milano, 1934-XII. pag. 375, form. 15 × 23, con 80 ill.: L. 15.

Il Prof. Tajani, scrittore ben noto ai lettori della nostra Rivista, dà in questo volume una conferma delle sue brillanti qualità di volgarizzatore nei più disparati campi della scienza e dell'industria. Il libro dedicato ai « filotecnici d'Italia, a coloro cioè che sentono la passione per il numero, per la macchina, per i problemi dell'energia », è di piacevole lettura, ricco di dati e notizie utili e interessanti, e i lettori saranno lieti di trovarvi riuniti, per comodità di consultazione parecchi di quegli articoli che il chiaro scrittore è andato pubblicando e nelle nostre *Vie d'Italia* e nel *Corriere della Sera.*

EZIO MOSNA. – *Visioni Alpine.* – A cura della Rivista « Trentino »; Trento, 1933-XI, pag. 106, illustrato.

La rivista della gloriosa Legione Trentina prosegue nella sua opera di illustrazione della montagna, pubblicando il terzo quaderno di queste « visioni », cui il Prof. Ezio Mosna ha dedicato le sue appassionate cure. Preceduto da una nobile lettera-prefazione di S. E. Manaresi, arricchito di una interessante documentazione fotografica, il quaderno completa la rassegna, iniziata nei due precedenti, dei più attraenti fenomeni naturali ed economici della vita alpestre. Particolare cenno merita il capitoletto sulla « Cartografia alpina », che comprende riproduzioni di carte alpine italiane, svizzere e tedesche, di cui vengono esaminati i vari sistemi di rappresentazione orografica.

GABRIEL FAURE. – *Au pays de Gabriele d'Annunzio, illustré par Michele Cascella.* – E.N.I.T., 1934-XII, pag. 20.

Sono le più semplici e piane pagine che abbia sinora scritto questo grande amico del nostro paese, pagine scritte quasi in umiltà devota, ma appunto per questo penetranti vive sincere. E troppo brevi. Si direbbe che il turista-scrittore si fosse attardato in altri luoghi della valle della Pescara, altrettanto belli e curiosi e interessanti come quelli che qui descrive e che hanno anche vita e luce dai sugosi e ariosi disegni del Cascella.

FRANCESCO BERTONELLI. – *L'oceano dal cerchio di fuoco.* – Studio della situazione politica, strategica nell'Oceano Pacifico. Bemporad, Firenze, 1934-XII, pag. 360, con 7 cartine: L. 18.

« Scopo del libro, esporre verso quali probabili direzioni tende a svilupparsi l'odierna situazione politica nel Pacifico Occidentale e nell'Estremo Oriente ». Ma, com'è logico, il volume è dedicato per gran parte a delineare in breve le vicende storiche e la presente situazione politica, demografica, militare ed economica dei paesi che circondano quell'oceano. Esso giunge particolarmente opportuno in un momento in cui perdura vivissima l'eco della parola del Duce sulla situazione in Estremo Oriente. Agli italiani che desiderano informarsi sui termini del problema cinese, dell'espansione giapponese, della lotta di razze che si va delineando minacciosa, l'A., capitano di vascello R. N., offre gran copia di dati aggiornati, ordinati in un quadro d'insieme perspicuo, prospetta le possibilità avvenire e propone soluzioni, in cui l'Italia, conscia della sua forza, dovrebbe costituire, lungo le linee segnate dal Duce, il ponte fra Occidente e Oriente.

UGO ATZWANGER. – *Adige e Isarco. Peregrinazioni attraverso le bellezze dell'Alto Adige.* – Traduzione di Cesare Bonatta, pag. 151, con 104 tavole ill., Bolzano, Vogelveider, 1934-XII.

Raccolta di quadri grandiosi a larghi tocchi e, insieme, di bozzetti e miniature, tradotta in lingua viva che senza sforzo riproduce quella fiorita con la quale l'A., artista del pennello oltre che della penna, sentendo sommamente il lato poetico e pittoresco di questa terra, è riuscito a trasfondere nei lettori la sua grande passione. La ricchissima messe di illustrazioni è un gioiello di tecnica fotografica e tipografica.

AVV. CAMILLO POILLUCCI. – *Il Nuovo Codice della Strada*, con commento dei singoli articoli e note di giurisprudenza. – La Editor. Libr., Trieste, 1934-XII, pag. 195: L. 15.

UMBERTO BORSARI. – *Nuovo Codice della Circolazione Stradale e dell'Automobile*. – Tipografia della Camera dei Deputati. Ditta Carlo Colombo, Roma, 1934-XII, pag. 411: L. 20.

DOTT. EZIO DUSINI. – *Il Nuovo Codice Stradale*. – R. Zannoni, Editore, Padova, 1934-XII, pag. 222, L. 7.

Il nuovo Codice Stradale ha apportato importanti modifiche e innovazioni nella disciplina della complessa materia delle strade e della circolazione: è logico e utile che intorno ad esso fioriscano i commenti e le illustrazioni diretti a rendere più accessibile al gran pubblico le norme di legge.

Umberto Borsari è alla terza edizione del suo « Codice della circolazione stradale e dell'automobile » che costituisce una raccolta organica e completa della legislazione automobilistica italiana e ben può definirsi una piccola enciclopedia giuridica dell'automobilista. Al testo del nuovo Codice della Strada, corredato di un accurato commento e di abbondanti indicazioni giurisprudenziali, fanno corona le disposizioni concernenti il P.R.A. precedute da un sommario cenno sulle principali questioni di diritto che a quelle norme si ricollegano; segue l'esposizione della legislazione tributaria sui veicoli, e delle leggi relative alla polizia della strada, all'A.A.S.S., alla Milizia Stradale e, in riassunto, alle requisizioni militari dei veicoli.

Anche nel volumetto del Dott. Dusini, sostituto procuratore del Re al Tribunale di Padova, che ha già al suo attivo varie buone pubblicazioni giuridiche di pratica consultazione, il nuovo « Codice della Strada » pur occupando il posto d'onore non è il solo argomento trattato; un accurato elenco alfabetico delle contravvenzioni e delle sanzioni per esse previste dal Codice stesso e alcune utili appendici offrenti una copiosa raccolta degli articoli del Codice Penale e di Procedura Penale che presentano particolare riferimento alle norme di circolazione stradale, nonchè i testi delle leggi e regolamenti fiscali e finanziari di più frequente consultazione attinenti all'automobilismo, costituiscono un utile completamento del Manuale.

Il volume dell'Avv. Poillucci è, per contro, esclusivamente dedicato al nuovo codice: l'integrale riproduzione di ogni articolo del testo unico è seguita da un commento sintetico ma esauriente, accessibile nella forma, ma ricco, ad un tempo, di dottrina, al quale aggiunge pregio la abbondante raccolta di giurisprudenza così utile a chi voglia farsi un esatto concetto dei criteri adottati dalla Magistratura nell'applicazione delle norme di legge.

LAURA ROSSO. – *La pittura e la scultura del Settecento a Torino*. – S. Lattes & C., Ed., Torino, 1934-XII, con 122 ill.: L. 12.

L'arte piemontese è un bel tema che nessun critico o storico ha fin qui affrontato nel suo complesso, per aggiungere alla storia dell'arte nazionale un capitolo denso d'opere curiose o geniali.

Per ora, una giovane cultrice di storia dell'arte, la D.ssa Laura Rosso, ha trattato, in questo breve volume arioso e bene illustrato, la pittura e la scultura torinese del Settecento, e ha adempiuto al suo compito con scrupolo di documentazione e con serio metodo d'indagine. Dalle prospettive del Juvara e dei Galliari si passa alle decorazioni tiepoleggianti del Crosato e a quelle del Beaumont, imbevute di barocco romano e di eleganza francese. Si trascorre dai paesaggi arcadici di V. Amedeo Cignaroli alle scene di gusto fiammingo dell'Olivero e del Graneri, interpreti fedeli e bonari del volto della Torino plebea del Settecento. I pomposi ritratti di corte, le battaglie, gli arazzi, gli stucchi, le sculture: ogni genere, ogni scuola, ogni individualità d'artista l'A. ha studiato, esplorato, classificato e giudicato con gusto e dottrina, raccogliendo in questo libro il succo delle sue ricerche. G. Edoardo Mottini autorevolmente presenta il volume.

ERNESTO CUCINOTTA. – *L'autorimessa - Rapporti giuridici*. – Soc. Ed. del Foro Italiano, Roma, 1934-XII; 1 vol. di pag. 163: L. 14.

Considerare i minuti rapporti nei quali si svolge l'attività dell'autorimessa; richiamare le diverse questioni che ne derivano, esponendo ed esaminando l'opinione che di esse si son formate la dottrina e la giurisprudenza; dar vita a un tentativo di sistemazione delle complesse norme dalle quali quei rapporti son governati, atto a facilitare l'avvento di un sicuro ordinamento giuridico in questo campo di attività, sfuggito finora all'opera legislativa; ecco, per usare le stesse parole dell'A., lo scopo dell'originale opera.

E che di simile studio vi fosse bisogno è provato da un lato dalla singolare scarsità d'opere del genere non solo in Italia, ma nell'Europa, e dall'altro dall'ognor crescente diffondersi dell'autorimessa, nei suoi più svariati aspetti.

Una lacuna quindi, colmata nel campo della letteratura giuridico-turistica e degnamente, utilmente coperta tanto serrata è l'argomentazione giuridica e accessibile e piana la deduzione pratica nello studio del Cucinotta.

UFFICIO STORICO DELLA MARINA. – *Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi*. – pag. 173, 23 ill. fuori testo, Roma, 1934-XII: L. 10 (per tutti i Militari delle Forze Armate, per tutti gli abbonati a *Le Vie d'Italia* e per tutti i Soci del T.C.I.: che ne facciano richiesta diretta all'Ufficio Storico stesso: L. 5).

Nel primo anniversario della morte di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, l'Ufficio Storico della R. Marina per onorarne la memoria ha pubblicato un volume che tratta principalmente della vita marinara dell'Augusto Principe, troppo presto scomparso, ma non trascura la Sua opera come Esploratore e come Colonizzatore.

MARIA LUCERI. – *La cripta di Santa Maria in Poggiardo* (Lecce). – Bari, Cressati, 1933 (estratto da « Iapigia »), pag. 22, con 6 ill.

Nel gennaio 1929 si scopriva casualmente nel centro dell'abitato di Poggiardo un oratorio ipogeo, del quale si era perduta la memoria. Esso ha le

pareti quasi interamente rivestite da affreschi di arte italo-bizantina, che arrivano fino al principio del XV secolo e che l'A. diligentemente studia.

Gen. Von TSCHISCHWITZ. – *L'Esercito e la Marina della Germania nell'occupazione delle Isole Baltiche.* – Trad. dal tedesco dal Contramm. W. Pini, per cura dell'Ufficio Storico della R. Marina. Pag. 368; Ed. Vallecchi, Firenze, 1934-XII: L. 10.

E' la trattazione particolareggiata del noto episodio della Grande Guerra. Sebbene l'importanza dell'operazione sia esagerata dall'A., l'opera ha notevole valore come fonte d'insegnamenti di tattica nautica e terrestre e nei riguardi della cooperazione fra Esercito e Marina in operazioni del genere. Il volume viene spedito ai militari delle Forze Armate e ai Soci del T. C. I. a prezzo ridotto, su richiesta, accompagnata da vaglia di L. 8,50, intestato impersonalmente al Capo Ufficio Storico della R. Marina, presso il R. Ministero della Marina, Roma.

SILVIO VIGEZZI. – *La Scultura in Milano.* – Milano, 1934-XII, presso l'Autore, via Petrarca 5, Milano, due volumi, uno di testo (pag. 220, senza l'indice, non numerato) e uno di illustrazioni (XXXVI tavole): L. 200.

E' il catalogo ragionato diligentissimo di 739 pezzi di scultura del Museo Archeologico di Milano. Di ognuno di essi è data una precisa descrizione, con una penetrante analisi critica ed estetica e con la bibliografia relativa. L'elenco è preceduto da una nitida storia della scultura lombarda dal secolo IV a tutto il periodo barocco. L'A. ha già pubblicato uno studio su « La Scultura lombarda », del quale abbiamo avuto occasione di parlare qui, oltre ai cataloghi delle sculture esistenti nella basilica di Sant'Ambrogio e nella basilica di Sant'Eustorgio; decisamente egli vuole essere lo storico della scultura in Lombardia, nobilissimo intendimento per il quale ha buona preparazione, ed è certo che l'opera ora uscita diventerà fondamentale in questo campo di studi.

Elba, pagine vecchie e nuove, raccolte a cura di SANDRO FORESI. – Portoferraio, Tip. Popolare, 1934-XII, pag. 100, con 39 ill. e 4 tavole fuori testo: L. 10.

Gustosa antologia giudiziosamente raccolta dal Foresi, appassionato amatore della sua isola « ferrigna e napoleonica », che offre il contrasto di declivi ridenti di vigne con le zone ove impera sovrano il minerale di ferro e con la plaga fumosa degli alti forni. Molte e curiose cose si apprendono dal libro; ad esempio che non vi alligna il fagiolo pisano, che lepri e uccelli, fatta eccezione della pernice, sono di taglia più piccola che nel continente, che anche le cicale (ma rarissime) sono nane, che il cielo vi è sereno per 167 giorni dell'anno, cifra non raggiunta da altra zona d'Italia, che la terra è salubre e bellissima e dà un vino generoso; terra degna di essere conosciuta meglio dagli Italiani che ne serberanno poi il più vivo e dolce ricordo.

TRON ERNESTO. – *Come ottenere la patente d'automobile a norma del Codice Stradale 1934.* – Hoepli, Milano, 1934-XII, pag. 254, 195 figure, 1 tavola a colori: L. 7,50.

E' una nuova edizione aggiornata del recente e notissimo manuale, edizione che contiene anche la preparazione dell'esame per conseguire la patente per autoveicoli con *motore a nafta* (Diesel). I *Soci del T. C. I.* possono ottenere lo sconto del 20 %, rivolgendo richiesta all'A., Ing. Ernesto Tron, via Baldissero 8, Torino, o all'Ufficio Consolare del T. C. I., Torino, Via Carlo Alberto 45-47.

ARTURO ASSANTE. – *Il Porto di Napoli.* Sotto gli auspici del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa. – Morace, Napoli, 1934-XII, pag. 630: L. 50.

Raccolta ricchissima di notizie circa la storia e l'assetto tecnico e amministrativo attuale del porto.

GUIDA GIGLI. – *Roma - Prontuario della vita romana.* – Mauro Gigli, Roma, 1933-XI, pag. 304, con 1 pianta al 14.000 e una al 25.000: L. 6.

— *Roma - Prontuario delle vie, piazze*, ecc., con l'indicazione dei tram, autobus che vi transitano o che passano nelle vicinanze. – 4ª edizione, Mauro Gigli, Roma, 1933-XI, pagine 272, con 1 pianta: L. 2,50.

P. DOMENICO BASSI. – *I Vangeli e la Vita di Gesù.* – N. 33 della Nuovissima Enciclopedia Monografica illustrata « Nemi », Firenze, 1933-XII, pag. 68, 100 ill.: L. 5; edizione di lusso rilegata: L. 12.

Dott. PIER GIOVANNI GAROGLIO. – *Annuario Viti-Vinicolo 1934.* – Garoglio, Firenze, 1934-XII: L. 8.

DAVIDE JAHIER. – *La così detta Guerra dei Banditi 1655-1686.* – Pubblicato dalla Società di Storia Valdese per le Famiglie delle Chiese Evangeliche Valdesi in occasione del 17 febbraio 1934. Torre Pellice, 1934-XII: pag. 19.

D. ZACCAGNA. - *Descrizione geologica delle Alpi Apuane* vol. XXV delle «*Memorie Descrittive della Carta Geologica d' Italia*». – Ministero delle Corporazioni, R. Ufficio Geologico, Roma, 1932-XI, pag. 440, 5 tavole, 1 carta geologica e 100 figure. – Libreria dello Stato: Prezzo L. 60.

EMILIO CESAROTTI. – *Geografia curiosa; Tecnica Geografica; Politica Estera.* – R. Zannoni, Padova, 1934-XII; pag. 140 con schizzi dimostrativi: L. 12.

Nuovissima Carta delle Prealpi di Lecco e Bergamo al 100.000, edita con i tipi dell'Istituto Geografico Militare dalla Tipo-Litografia F.lli Grassi, Lecco, a 6 colori, con indicazioni aggiornate circa strade, rifugi, quote, ecc.: L. 6.

Pinerolo e Dintorni: Guida storica, commerciale, turistica illustrata. – Pag. 513, con illustraz., a cura della Tipografia Giovanni Alzani, editrice, Pinerolo, 1934-XII.

Annali dell'Italia Cattolica. – Casa Editrice «Pro Famiglia», Milano, 1934-XII, pag. 447; Annuario con elenco episcopale, almanacco e notizie varie; molte illustrazioni: L. 6.

ARTURO ANSALONI. – *La Moria degli Olmi e la diffusione in Italia dell'Olmo Siberiano.* – Edizioni Selva, Bologna, 1934-XII, pag. 118, molte illustr.: L. 10.

GRUPPO D'AZIONE PER LE SCUOLE DEL POPOLO. – *Le Condizioni Edilizie delle piccole Scuole medie della Lombardia.* – Tumminelli, Milano, 1933-XII, pag. 80, con ill.: L. 10.

MIRKO ARDEMAGNI. – *Russia quindici anni dopo.* – Anno XI, Ist. Edit. Naz. Milano, pag. 308, con 16 illustrazioni e 8 tav. fuori testo.

NINO POLLACI. – *La Chiesa dell' Annunciata a Porta S. Giorgio in Palermo.* – Palermo, Offic. Grafiche Moderne Luxograph, 1933-XI, pag. 75, con illustrazioni.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Elenco dei Segnalamenti Marittimi Diurni, Mediterraneo, Mar Nero, Mar d'Azof, Mar Rosso, Golfo d'Aden e Costa orientale d'Africa fino a Zanzibar.* – Aggiornato al 1° luglio 1933-XI, Genova, 1933-XI, pag. 350: L. 18.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *VII Censimento Generale della Popolazione, 21 aprile 1931-IX.* – Vol. III. Fascic. 9, *Provincia di La Spezia*, pag. 48; Fascic. 13, *Provincia di Como*, pag. 60; Fascic. 18, *Provincia di Sondrio*, pag. 50; Fascic. 36, *Provincia di Ferrara*, pag. 55; Fascic. 41, *Provincia di Ravenna*, pag. 53; Fascic. 45, *Provincia di Grosseto*, pag. 51; Fascic. 53, *Provincia di Ascoli Piceno*, pag. 55. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 4 ciascun fascicolo.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *VII Censimento Generale della Popolazione, 21 aprile 1931-IX.* – Vol. III. Fascic. 6, *Provincia di Vercelli*, pag. 52; Fascic. 17, *Provincia di Pavia*, pag. 59; Fascic. 21, *Provincia di Trento*, pag. 62; Fascic. 25, *Provincia di Treviso*, pag. 58; Fascic. 30, *Provincia di Fiume*, pag. 45; Fascic. 32, *Provincia di Pola*, pag. 58; Fascic. 40, *Provincia di Piacenza*, pag. 53. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 4 ciascun fascicolo.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *VII Censimento Generale della Popolazione, 21 aprile 1931-IX.* – Vol. III. Fascic. 1, *Provincia di Alessandria*, pag. 68; Fascic. 2, *Provincia di Aosta*, pag. 51; Fascic. 12, *Provincia di Brescia*, pag. 62; Fascic. 22, *Provincia di Belluno*, pag. 57; Fascic. 23, *Provincia di Padova*, pag. 56; Fascic. 26, *Provincia di Udine*, pag. 58; Fascic. 28, *Provincia di Venezia*, pag. 53; Fascic. 29, *Provincia di Vicenza*, pag. 58; Fascic. 34, *Provincia di Zara*, pag. 43; Fascic. 35, *Provincia di Bologna*, pag. 57. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 4 ciascun fascicolo.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Censimento Generale dell'Agricoltura, 19 marzo 1930-VIII.* – Vol. I, *Censimento del Bestiame;* Parte II, Tavole. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XII, pag. 374: L. 20.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Statistica delle Migrazioni da e per l'estero - Anni 1926 e 1927 con confronti dal 1876 al 1925.* – Serie II, vol. I, Roma, 1933-XI, pag. 176: L. 20.

ISTITUTO NAZIONALE PER L'ESPORTAZIONE - *Dati statistici sulle esportazioni italiane e sulle corrispondenti principali importazioni estere nel quinquennio 1928-1932* I.N.E., Roma, 1933-XI. pag. 420.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRANVIE, AUTOMOBILI. – *Relazione e Dati Statistici sui servizi pubblici automobilistici extraurbani* per gli anni 1928, 1929, 1930. – Parte I, *Italia Settentrionale*, pag. 458; Parte II, *Italia Centrale - Meridionale - Insulare*, pag. 438. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XII.

CONSIGLIO PROVINCIALE DELL'ECONOMIA CORPORATIVA DI IMPERIA. – *L'Economia della Provincia di Imperia negli anni 1929 e precedenti.* A cura dell'Ufficio di Statistica, pag. 223-CCL, Sanremo, Stab. Tipo-Litografico G. Gandolfi, 1933-XII.

UFFICIO D'IGIENE E SANITÀ DEL GOVERNATORATO DI ROMA. – *Relazione sulla campagna antimalarica nell'Agro Romano durante il 1932.* – A cura del Prof. G. Pecori e del Dott. G. Escalar, «Rivista di Malariologia», Roma, 1933-XII, pag. 54.

SORRISO IN FAMIGLIA. – *Strenna Almanacco delle Famiglie Cristiane per l'anno 1934.* – Raccolta di notizie utili, storiche, dilettevoli, molte illustrazioni. Casa Editrice S. Lega Eucaristica, Milano, 1934-XII, pag. 262.

J. JALLA. – *Le Second Exil et les Colonies vaudoises d'Allemagne.* – Publié par la Société d'Histoire Vaudoise pour les Familles Vaudoises à l'occasion du 17 février 1934. Torre Pellice, 1934-XII: pag. 16.

TOURING CLUB DE BELGIQUE. – *Traversée des villes.* – Plans schématiques pour automobilistes, T. C. de B., Bruxelles, 1933.

GIUSEPPE DE LOGU. – *La Scultura Italiana del Seicento e del Settecento.* – 2 voll., N. 31 e 32 della Nuovissima Enciclopedia Monografica illustr. « Nemi ». Firenze, 1933-XI, pag. 152 illustrate. Ogni vol.: L. 5; ed. di lusso rilegata: L. 12.

VINCENZO D'AMICO. – *I Bulgari trasmigrati in Italia nei secoli VI e VII dell' Era Volgare – Loro speciale diffusione nel Sannio.* – Soc. Tip. Molisana, F.lli Petrucciani, Campobasso, 1933-XI, pag. 96: L. 6.

PASQUALE PENSA. – *Sintesi di Storia Universale nelle manifestazioni del pensiero e nello svolgimento dell'azione.* – Pag. 973 in tre volumi editi da Alfredo Guida, Napoli, 1933-XI. Prezzo di ciascun volume: L. 12.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1934 ...		N. 149 135
Soci annuali per il 1934 iscritti alla stessa data		» 11 473
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 marzo 1934	» 2 444	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1934	» 12 239	
		» 234 217
		N. 394 825
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1933 che non pagarono ancora la quota del 1934 e presumibili nuove iscrizioni		» 24 000
Totale Soci		N. 418 825

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

Hunyadi János

la migliore Acqua Purgativa Naturale.

La "Hunyadi János„ non è soltanto un Purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. "Hunyadi János„ è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l'appettito nei soggetti indeboliti e facilita il lavorio intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini.

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80